ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Οκτωβρίου 1996

σχετικά με διαδικασία του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ

(IV/34.503 — Εταιρείες οχηματαγωγών — Νομισματικές επιβαρύνσεις)

(Τα κείμενα στην αγγλική, γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(97/84/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές [1], όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως το άρθρο 19 παράγραφος 2,

την απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 1994, για την κίνηση διαδικασίας στην παρούσα υπόθεση,

Αφού έδωσε στα μέρη τη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους σχετικά με τις αντιρρήσεις που εξέφρασε η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4260/88 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1988, σχετικά με τις κοινοποιήσεις, καταγγελίες, τις αιτήσεις και τις ακροάσεις που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές [2], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας,

Κατόπιν διαβουλεύσεων με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών,

Εκτιμώντας:

[1] ΕΕ αριθ. L 378 της 31. 12. 1986, σ. 4.
[2] ΕΕ αριθ. L 376 της 31. 12. 1988, σ. 1.

Ι. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. ΟΣΑ ΠΡΟΗΓΗΘΗΚΑΝ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

(1) Η παρούσα απόφαση ελήφθη κατόπιν ερευνών που διεξήχθησαν τον Απρίλιο 1993, δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 στα γραφεία τεσσάρων εταιρειών οχηματαγωγών πλοίων. Κατά τη διάρκεια των ερευνών, η Επιτροπή ανακάλυψε έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία ορισμένες εφοπλιστικές εταιρείες οχηματαγωγών πλοίων είχαν συμφωνήσει την από κοινού επιβολή νομισματικής επιβάρυνσης επί των ναύλων εμπορευματικών μεταφορών μετά την υποτίμηση της αγγλικής λίρας το Σεπτέμβριο 1992. Πέντε εφοπλιστικές εταιρείες, οι P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries και North Sea Ferries, ανακοίνωσαν την επιβολή της ίδιας επιβάρυνσης επί των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου-ηπειρωτικής Ευρώπης με κοινή ημερομηνία επιβολής και κοινή μέθοδο υπολογισμού.

Β. ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

(2) Οι εταιρείες τις οποίες αφορά η παρούσα διαδικασία είναι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων roll-on/roll-off, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων σε ορισμένα δρομολόγια μεταξύ της Αγγλίας και της ηπειρωτικής Ευρώπης.

— Η P&O European Ferries Ltd (P&OEF) είναι θυγατρική της Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&OSNC). Η P&OEF παρέχει υπηρεσίες μεταφορών roll-on/roll-off στα μικρής απόστασης θαλάσσια δρομολόγια μεταξύ Ντόβερ και Καλαί, στα δρομολόγια της Δυτικής Μάγχης μεταξύ Πόρτσμουθ και Χάβρης ή Χερβούργου και, την εποχή της παράβασης, σε ένα δρομολόγιο της Βορείου Θάλασσας μεταξύ Felixstowe, Zeebrugge και Ρότερνταμ. Επιπλέον, την εποχή της παράβασης, είχε συνάψει συμφωνία κοινής εκμετάλ-

λευσης με τη βελγική εταιρεία Regie Voor Maritiem Transport (RVMT), στο πλαίσιο της οποίας παρείχε υπηρεσίες μεταξύ Ντόβερ, Οστάνδης και Zeebrugge. Η P&OEF πληροφόρησε την Επιτροπή ότι το 1992 ο κύκλος εργασιών της στην αγορά αναφοράς ανήλθε σε [. . .] (*) αγγλικές λίρες.

— Η Stena Line UK, (Sealink ή SSL) ανήκει εξ ολοκλήρου στην Stena Line AB, σουηδική εταιρεία με ενοποιημένο κύκλο εργασιών 9,4 δισεκατομμύρια σουηδικών κορωνών το 1994. Με την επωνυμία Stena Sealink Line, εκμεταλλεύεται γραμμές μεταξύ Ντόβερ και Δουνκέρκης, Newhaven και Διέπης καθώς και μεταξύ Χερβούργου και Σαουθάμπτον. Επίσης, παλαιότερα παρείχε υπηρεσίες στο μικρής απόστασης δρομολόγιο διέλευσης της Μάγχης μεταξύ Ντόβερ και Καλαί, στο πλαίσιο συμφωνίας κοινής εκμετάλλευσης με τη Société Nouvelle d'Armement Transmanche (SNAT) (1). Η SSL ανακοίνωσε στην Επιτροπή ότι ο κύκλος εργασιών της στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου-Γαλλίας ήταν το 1993, [. . .] αγγλικές λίρες.

— Η Sea France (SNAT) ανήκει εξ ολοκλήρου στην GIE Transmanche, η οποία με τη σειρά της ανήκει κατά 86,6 % στην SNCF, τη γαλλική εθνική σιδηροδρομική εταιρεία. Η εταιρεία, παλαιότερα γνωστή ως SNAT, σημείωσε το 1991 συνολικό κύκλο εργασιών ύψους 1 112 637 867 γαλλικών φράγκων.

— Η Bretagne Angleterre Irlande SA (BAI) είναι γαλλική εταιρεία, η οποία παρέχει υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών roll-on/roll-off υπό την επωνυμία Brittany Ferries σε δρομολόγια της δυτικής Μάγχης μεταξύ Πόρτσμουθ και Πλύμουθ αφενός, και Caen, St Malo και Roscoff αφετέρου. Επιπλέον, η BAI (UK) Ltd, θυγατρική της BAI στο Ηνωμένο Βασίλειο, παρέχει επίσης υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών σε ένα δρομολόγιο της δυτικής Μάγχης, Poole-Χερβούργο, μέσω άλλης θυγατρικής, της Truckline Ferries. Ο κύκλος εργασιών της BAI το 1991 ήταν 1,8 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα.

— Η North Sea Ferries παρέχει υπηρεσίες σε δρομολόγια της Βόρειας Θάλασσας μεταξύ Hull, Ipswich και Teesport, αφενός, και Zeebrugge και Ρότερνταμ, αφετέρου, και είναι κοινή επιχείρηση συνιδιοκτησίας κατά ποσοστό 50/50 των P&OSNC και Koninklijke Nedlloyd Groep NV. Ο κύκλος εργασιών ήταν το 1991 56 404 559 αγγλικές λίρες.

(3) Η Επιτροπή εξέτασε τις ενέργειες ορισμένων άλλων εταιρειών οχηματαγωγών που επέβαλαν νομισματικές επιβαρύνσεις στη σχετική αγορά. Οι εταιρείες αυτές δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα διαδικασία, αλλά αναφέρονται σε διάφορα σημεία στη συνέχεια και είναι οι:

— Tor Line, θυγατρική με έδρα τις Κάτω Χώρες της σουηδικής εταιρείας Tor Line AB, η οποία με τη σειρά της είναι θυγατρική της δανικής εταιρείας DFDS και εκμεταλλεύεται μια γραμμή στη Βόρεια Θάλασσα από το Immingham στο Ρότερνταμ,

— Sally Line, εταιρεία φινλανδικής ιδιοκτησίας, η οποία εκμεταλλεύεται γραμμές από το Ramsgate στη Δουνκέρκη και την Οστάνδη,

— Olau Line, η οποία μέχρι πρόσφατα εκμεταλλευόταν το δρομολόγιο Sheerness-Vlissingen,

— Stena Line BV, αδελφή θυγατρική εταιρεία της Stena Sealink, η οποία εκμεταλλεύεται το δρομολόγιο Harwich-Hook Ολλανδίας.

(4) Το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των πέντε υπό εξέταση εταιρειών επί του συνόλου της σχετικής αγοράς το 1992 εκτιμάται ότι υπερέβη το 60 % βάσει στοιχείων που δημοσίευσε το «Cruise & Ferry Info», ένα ετήσιο έντυπο του κλάδου, στοιχείων που δημοσίευσε το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου και στοιχείων που παρέσχε η P&OEF.

Η Αγορά

(5) Η σχετική αγορά είναι η αγορά θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας, του Βελγίου και της Ολλανδίας. Περιλαμβάνει μεταφορές από και προς το Ηνωμένο Βασίλειο.

Από γεωγραφική άποψη, η αγορά αυτή περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες μεταξύ, αφενός, λιμένων των ανατολικών και νοτίων ακτών της Αγγλίας και, αφετέρου, λιμένων της βόρειας Γαλλίας, του Βελγίου και της Ολλανδίας. Στο εσωτερικό της, μπορούν να επισημανθούν αυστηρότερα προσδιορισμένοι τομείς. Μπορεί, ιδίως, να διαιρεθεί σε τρεις κύριους τομείς: μικρής απόστασης δρομολόγια διέλευσης της Μάγχης, δρομολόγια της δυτικής Μάγχης και δρομολόγια της Βόρειας Θάλασσας. Υπάρχει σημαντική ανταγωνιστική επικάλυψη μεταξύ των δρομολογίων της δυτικής Μάγχης και των μικρών δρομολογίων διέλευσης της Μάγχης, καθώς και μεταξύ των τελευταίων και των δρομολογίων της Βόρειας Θάλασσας. Αυτή η δυνατότητα υποκατάστασης οφείλεται στο ότι οι εν λόγω λιμένες διαθέτουν καλές μεταφορικές συνδέσεις, ούτως ώστε η περαιτέρω μεταφορά σε μια σειρά τελικών προορισμών σε ολόκληρο το Ηνωμένο Βασίλειο ή την ηπειρωτική Ευρώπη, αντιστοίχως, να είναι σχετικά εύκολη και συνηθισμένη.

Οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των λιμένων αυτών την εποχή της παράβασης μπορούσαν να πραγματοποιηθούν μόνον μέσω των γραμμών οχηματαγωγών, δεδομένου ότι δεν είχε ανοίξει ακόμα η σήραγγα της Μάγχης. Οι εν λόγω μεταφορικές υπηρεσίες ήταν είτε roll-on/roll-off (ro-ro), είτε lift-on/lift-off (lo-lo) και περιελάμβαναν, μεταξύ άλλων, οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων συνοδευόμενα από οδηγό, ασυνόδευτα ρυμουλκούμενα, εμπορευματοκιβώτια κ.λπ. Οι εφοπλιστικές εταιρείες τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση εκμεταλλεύοντο όλες οχηματαγωγά roll-on/roll-off.

(*) Στο κείμενο της απόφασης που δημοσιεύεται παρελήφθησαν ορισμένες πληροφορίες που περιέχονται σε αγκύλες σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο.

(1) ΕΕ αριθ. C 82 της 19. 3. 1994, σ. 7. Η συμφωνία δεν ισχύει πλέον.

Εκτιμάται ότι η συνολική αγορά εμπορευματικών μεταφορών Ηνωμένου Βασιλείου-ηπειρωτικής Ευρώπης το 1992 είχε μέγεθος περίπου 2,9 εκατομμυρίων εμπορευματικών μονάδων, εκ των οποίων το 59 % διήλθε μέσω της Βόρειας Θάλασσας, 30 % μέσω του στενού του Ντόβερ (μικρής απόστασης δρομολόγιο Μάγχης) και 11 % μέσω της δυτικής Μάγχης. Τα εκτιμώμενα μερίδια αγοράς των εταιρειών τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση ήταν περίπου 49 % στη Βόρεια Θάλασσα, 83 % στο στενό του Ντόβερ και 100 % στη δυτική Μάγχη.

Η εναρμονισμένη πρακτική

(6) Η εναρμονισμένη πρακτική αφορά την ταυτόχρονη επιβολή ίδιων νομισματικών επιβαρύνσεων εκ μέρους ορισμένων εταιρειών εκμετάλλευσης οχηματαγωγών σε όλους τους εμπορευματικούς ναύλους roll-on/roll-off που καταβάλονταν σε αγγλικές λίρες σε ορισμένα δρομολόγια Ηνωμένου Βασιλείου-ηπειρωτικής Ευρώπης το 1992.

(7) Μετά την υποτίμηση της αγγλικής λίρας κατά 17 % περίπου στις 16 Σεπτεμβρίου 1992, οι εταιρείες που εκμεταλλεύονταν οχηματαγωγά και είχαν έσοδα σε αγγλικές λίρες και έξοδα σε άλλα νομίσματα αναγκάστηκαν να αποφασίσουν για τον τρόπο αντιμετώπισης της πιθανής μείωσης της πραγματικής αξίας των εσόδων τους και των αυξήσεων, σε πραγματικούς όρους, του κόστους τους. Οι εταιρείες στο Ηνωμένο Βασίλειο, για παράδειγμα, θα εισέπρατταν μέρος των εσόδων τους σε αγγλικές λίρες, ενώ μέρος των δαπανών τους, όπως τα καύσιμα και τα ανταλακτικά, θα καταβάλονταν σε άλλα νομίσματα. Οι εταιρείες της ηπειρωτικής Ευρώπης θα επηρεάζονταν επίσης, αν είχαν σημαντικά έσοδα σε αγγλικές λίρες, και αντιμετώπιζαν επίσης την πιθανότητα να προσπαθήσουν οι πελάτες να μετατρέψουν τους λογαριασμούς τους σε αγγλικές λίρες ή να στραφούν σε άλλες εταιρείες, ούτως ώστε να επωφεληθούν από την υποτίμηση. Από την άλλη πλευρά, κάθε εταιρεία με σημαντικά έσοδα σε άλλα νομίσματα και δαπάνες σε αγγλικές λίρες θα επωφελούταν από την υποτίμηση.

(8) Συνεπώς, κάθε εφοπλιστική εταιρεία οχηματαγωγών όφειλε να λάβει μια εμπορικού χαρακτήρα απόφαση. Υπήρχε μια σειρά πιθανών εναλλακτικών λύσεων: για παράδειγμα, μια εταιρεία θα μπορούσε να αυξήσει τις τιμές της λαμβάνοντας υπόψη τα μειωμένα έσοδα, ή να προσπαθήσει να κερδίσει πελάτες από τις ανταγωνίστριές της μη αυξάνοντας ή ακόμα και μειώνοντας τις τιμές. Πράγματι, όλα τα εμπορικά δεδομένα που ισχύουν κανονικά στην ελεύθερη αγορά θα ίσχυαν και στην κατάσταση αυτή. Η διάρθρωση του κόστους των διαφόρων εταιρειών οχηματαγωγών στη σχετική αγορά ποικίλλει σημαντικά ανάλογα με το μέγεθος, τα εκτελούμενα δρομολόγια, τις πηγές εφοδιασμού, τον αριθμό των πλοίων, υπαλλήλων κ.λπ. Συνεπώς, η ανταπόκρισή τους στην υποτίμηση της αγγλικής λίρας δεν αναμενόταν να είναι ομοιόμορφη.

(9) Στα τέλη του Σεπτεμβρίου 1992, ορισμένες εταιρείες διεθνών οδικών μεταφορών ανήγγειλαν ότι θα επέβαλλαν νομισματικές επιβαρύνσεις στους εμπορευματικούς ναύλους που καταβάλονταν σε αγγλικές λίρες. Αυτό φαίνεται ότι επηρέασε τις εταιρείες οχηματαγωγών στον τρόπο αντιμετώπισης της κατάστασης εκ μέρους τους, δεδομένου ότι, στη συνέχεια, όλες οι εταιρείες στη σχετική αγορά εισήγαγαν κάποια μορφή νομισματικής επιβάρυνσης. Οι συνυπαίτιοι της παράβασης εισήγαγαν επιβαρύνσεις την ίδια ημερομηνία, δηλαδή την 1η Νοεμβρίου 1992, ίδιου ύψους και με την ίδια μέθοδο υπολογισμού. Τρεις εταιρείες απέστειλαν επιστολές προς τους πελάτες τους με την ίδια σχεδόν διατύπωση. Η Επιτροπή δεν προβάλλει αντιρρήσεις κατά της επιβολής νομισματικής επιβάρυνσης καθαυτής, εφόσον αυτή αποτελεί εμπορική απόφαση, την οποία θα μπορούσε να λάβει κάθε εταιρεία ενεργώντας ανεξάρτητα. Ωστόσο, αποδεικνύεται σαφώς ότι όλες σχεδόν οι εταιρείες οχηματαγωγών στη σχετική αγορά ήλθαν σε άμεση επαφή με τους ανταγωνιστές τους και συζήτησαν τις προθέσεις τους σχετικά με την αντιμετώπιση της κατάστασης που είχε ανακύψει.

(10) Οι επιβαρύνσεις που ανηγγέλθησαν στα δρομολόγια Ηνωμένου Βασιλείου-Γαλλίας (στενά του Ντόβερ και δυτική Μάγχη) από τις Stena Sealink, SNAT, P&OEF, και Brittany/Truckline Ferries ήταν ταυτόσημες. Οι εν λόγω εταιρείες εκτιμάται ότι διέθεταν το 1992 μερίδιο αγοράς 88 % για τα δρομολόγια αυτά.

(11) Στα δρομολόγια Ηνωμένου Βασιλείου-Βελγίου (στενά του Ντόβερ και Βόρεια Θάλασσα), τόσο η P&OEF, όσο και η North Sea Ferries, ανακοίνωσαν επιβαρύνσεις ίσες προς την κλίμακα MAT για το Βέλγιο. (Μια κλίμακα επιβαρύνσεων που είχε υιοθετηθεί από τη MAT Transport, εταιρεία οδικών μεταφορών, το Σεπτέμβριο 1992, στο εξής καλούμενη «κλίμακα MAT», η οποία προέβλεπε διάφορα ποσά επιβαρύνσεων για μεταφορές από και προς 13 ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Γαλλίας, του Βελγίου και της Ολλανδίας. Το ύψος της επιβάρυνσης που επιβαλόταν στις μεταφορές από και προς κάθε δεδομένη χώρα υπολογιζόταν χρησιμοποιώντας τις ισοτιμίες που δημοσίευαν οι Financial Times της προηγούμενης Παρασκευής). Εκτιμάται ότι οι εν λόγω εφοπλιστικές εταιρείες διέθεταν μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 50 % για αυτά τα δρομολόγια.

(12) Στα δρομολόγια Ηνωμένου Βασιλείου-Ολλανδίας (Βόρεια Θάλασσα), η North Sea Ferries ανακοίνωσε επιβαρύνσεις ταυτόσημες με την κλίμακα MAT για την Ολλανδία, ενώ η P&OEF ανακοίνωσε σχεδόν τις ίδιες επιβαρύνσεις. Οι εταιρείες αυτές, εκτιμάται ότι διέθεταν το 1992 μερίδιο αγοράς για τα δρομολόγια Ηνωμένου Βασιλείου-Ολλανδίας μεγαλύτερο του 30 %.

(13) Όλες οι εφοπλιστικές εταιρείες επέβαλαν τις επιβαρύνσεις τους την 1η Νοεμβρίου 1992.

Γ. ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

(14) Στις 6 και 7 Απριλίου 1993, υπάλληλοι της Επιτροπής, ενεργώντας στα πλαίσια του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, προέβησαν σε ταυτόχρονες έρευνες χωρίς προειδοποίηση στα γραφεία τριών από τις επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση: P&O European Ferries, Stena Sealink και Brittany Ferries. Πραγματοποιήθηκε επίσης έρευνα στις εγκαταστάσεις της Sally Line και της Truckline Ferries, θυγατρικής της Brittany Ferries.

Κατόπιν των ερευνών, απεστάλησαν στις προαναφερθέντες επιχειρήσεις αιτήσεις παροχής πληροφοριών δυνάμει του άρθρου 16 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

Δ. ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

(15) Τα κύρια αποδεικτικά στοιχεία επί των οποίων βασίζεται η παρούσα απόφαση περιλαμβάνουν:

α) μηνύματα που απεστάλησαν, κυρίως με τέλεφαξ, μεταξύ διαφόρων εφοπλιστικών εταιρειών σχετικά με την επιβολή και τον υπολογισμό νομισματικής επιβάρυνσης·

β) εσωτερικά υπομνήματα υπαλλήλων των P&OEF, Sealink και Brittany Ferries·

γ) ομολογίες των P&O European Ferries Stena Sealink στις απαντήσεις τους στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών της Επιτροπής και στην ανακοίνωση των αιτιάσεων της Επιτροπής.

P&OEF και Stena Sealink

(16) Η Stena Sealink γνωστοποίησε στην Επιτροπή [1] ότι, στις 29 Σεπτεμβρίου 1992, πραγματοποιήθηκε συνάντηση στο Παρίσι μεταξύ της Stena Sealink και της SNAT κατά την οποία συζητήθηκαν, μεταξύ άλλων, οι επιπτώσεις της υποτίμησης της αγγλικής λίρας. Η Sealink δήλωσε ότι κατά τη συνεδρίαση αυτή, η SNAT εξέφρασε φόβους απώλειας πελατών λόγω λογαριασμών διπλού νομίσματος που διατηρούσαν σε ανταγωνιστές, και ιδίως στην P&OEF (πελάτες που είχαν την επιλογή να πληρώσουν σε γαλλικά φράγκα ή σε αγγλικές λίρες θα επέλεγαν να πληρώνουν σε αγγλικές λίρες). Η Sealink δήλωσε ότι στη συνάντηση έλαβε μέρος ο διευθυντής εμπορευματικών μεταφορών της P&OEF, μετά από προηγούμενη συνεννόηση με τη Sealink, και συζητήθηκαν οι επιπτώσεις της υποτίμησης. Σύμφωνα με τη Sealink, η SNAT δήλωσε ότι αν η P&OEF δεν αναλάμβανε δράση για την εξάλειψη της ανωμαλίας που δημιουργούσε η υποτίμηση, θα ήταν υποχρεωμένη να μειώσει τις τιμές της σε γαλλικά φράγκα. Ο διευθυντής εμπορευματικών μεταφορών της P&OEF συμφώνησε να συζητήσει το θέμα με το διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας.

(17) Στις 2 Οκτωβρίου 1992, πραγματοποιήθηκε νέα συνάντηση μεταξύ Sealink, SNAT και P&OEF για να συζητηθούν προτάσεις εξορθολογισμού των υπηρεσιών οχηματαγωγών, ούτως ώστε να ανταγωνιστούν τη σήραγγα της Μάγχης. Συζητήθηκαν επίσης οι νομισματικές επιβαρύνσεις. Σύμφωνα με την P&OEF [2], «η συζήτηση των μερών κατέληξε σε ορισμένα βασικά συμπεράσματα: ότι ήταν απαραίτητο να επιβληθεί νομισματική επιβάρυνση για να εξασφαλισθούν βιώσιμες συναλλαγές, ότι ήταν απαραίτητο να επιβληθεί νομισματική επιβάρυνση για να επανέλθει η τάξη στην αγορά». Η P&OEF δήλωσε ότι οι απόψεις των τριών εταιρειών συνέπεσαν στο ότι η επιβολή επιβάρυνσης με «τακτικό χρονοδιάγραμμα» ήταν απαραίτητη για να προστατευθούν τα συμφέροντα κάθε εταιρείας. Επιπλέον, η P&OEF δήλωσε ότι, δεδομένου ότι οι τρεις εταιρείες που ήταν παρούσες αντιπροσώπευαν τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου, αναμενόταν ότι η πρόθεσή τους να επιβάλουν επιβάρυνση θα αντιμετωπιζόταν ευνοϊκά από μικρότερες εταιρείες, όπως οι Sally Line και Brittany Ferries.

(18) Η Stena Sealink δήλωσε ότι κατά τη διάρκεια των συζητήσεων αυτών, η SNAT επανέλαβε τη δήλωση που είχε κάνει κατά τη συνεδρίαση του Παρισιού ότι θα έπρεπε να μειώσει τις τιμές της σε γαλλικά φράγκα για να παραμείνει ανταγωνιστική, εκτός αν οι εφοπλιστικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου αύξαναν τις τιμές τους σε αγγλικές λίρες. Η Sealink δήλωσε ότι ενημέρωσε τη SNAT και την P&OEF ότι προτίθετο να επιβάλει νομισματική επιβάρυνση, αλλά η P&OEF δεν επιθυμούσε κάτι τέτοιο. Ωστόσο, η P&OEF δήλωσε ότι θα ερχόταν σε επαφή με άλλες εφοπλιστικές εταιρείες σχετικά με τις επιπτώσεις νομισματικής επιβάρυνσης.

(19) Στις 5 Οκτωβρίου 1992, η P&OEF απέστειλε πίνακα επιβαρύνσεων στη Stena Sealink. Η P&OEF ισχυρίζεται ότι ο σκοπός αποστολής του πίνακα αυτού ήταν να δοθεί στη Sealink μια ένδειξη για τον τύπο επιβάρυνσης που σκόπευε να υιοθετήσει η P&OEF και ότι αποτελούσε συνέχεια των συζητήσεων της 2ας Οκτωβρίου. (Αυτός ο πίνακας επιβαρύνσεων είχε, στην πραγματικότητα, αποσταλεί στην P&OEF από τη Norht Sea Ferries και περιελάμβανε τέσσερις προοδευτικές κλίμακες επιβαρύνσεων που βασίζονταν αντίστοιχα στις κατά προσέγγιση ισοτιμίες των νομισμάτων των Κάτω Χωρών, του Βελγίου, της Γαλλίας και της Γερμανίας κατά την εποχή της υποτίμησης της αγγλικής λίρας).

(20) Ωστόσο, εν προκειμένω, όπως ισχυρίζεται η P&OEF, οι εταιρείες οχηματαγωγών συνεργάστηκαν για την επιλογή διαφόρων κλιμάκων επιβαρύνσεων, και συγκεκριμένα κλιμάκων ταυτόσημων με την κλίμακα MAT (βλέπε αιτιολογική σκέψη 11).

(21) Σύμφωνα με τη Stena Sealink, κατά την εβδομάδα που άρχισε στις 5 Οκτωβρίου 1992, πραγματοποιήθηκαν ορισμένες τηλεφωνικές συζητήσεις μεταξύ της ίδιας και της P&OEF, κατά τη διάρκεια των οποίων τα μέρη συζήτησαν την καταλληλότητα των κλιμάκων MAT, την ημερομηνία κατά την οποία κάθε μέρος θα ανήγγειλλε την επιβολή επιβαρύνσεων και την ημερομηνία υλοποίησής τους.

(22) Στις 12 Οκτωβρίου 1992, η Stena Sealink απέστειλε αντίγραφο του τιμοκαταλόγου επιβαρύνσεων της MAT Transport στη SNAT και στη Stena Line BV.

[1] Απάντηση της Stena Sealink στην αίτηση του άρθρου 16.

[2] Απάντηση της P&OEF στην αίτηση του άρθρου 16.

(23) Στις 14 Οκτωβρίου 1992, η Stena Sealink απέστειλε στην P&OEF με τέλεφαξ αντίγραφο της επιστολής που σκόπευε να αποστείλει στους πελάτες της την επόμενη ημέρα για να αναγγείλει επιβαρύνσεις σε όλους τους ναύλους των αγγλο-γαλλικών δρομολογίων της που καταβάλονταν σε στερλίνες, από την 1η Νοεμβρίου 1992 (1). Η κλίμακα επιβαρύνσεων που προτεινόταν σε αυτό το σχέδιο επιστολής ήταν ταυτόσημη με την κλίμακα MAT για μεταφορές από και προς τη Γαλλία. Σε χειρόγραφη σημείωση στο τέλος του εγγράφου αυτού αναφερόταν ότι το τέλεφαξ της Sealink ακολούθησε τελεφωνική συζήτηση μεταξύ P&OEF και Stena Sealink στις 14 Οκτωβρίου 1992, κατά τη διάρκεια της οποίας η P&OEF επεσήμανε μια πραγματική ανακρίβεια στην επιστολή και η Stena Sealink ανέφερε ότι τροποποιούταν για να διορθωθεί το σφάλμα.

Σύμφωνα με την P&OEF, τα μέρη είχαν συμφωνήσει ότι η Sealink θα λάμβανε την προωτοβουλία επιβολής της επιβάρυνσης και η Sealink απέστειλε αυτό το σχέδιο επιστολής στην P&OEF για να την ενημερώσει σχετικά με την επιβάρυνση που θα υιοθετούσε και την ημερομηνία που θα επιβαλόταν.

(24) Η Stena Sealink ισχυρίζεται ότι την περίοδο περί τις 15 Οκτωβρίου, η P&OEF της ανακοίνωσε τηλεφωνικά ότι η Sally Line δεν θα εφάρμοζε επιβάρυνση και ζήτησε από τη Sealink να έλθει σε επαφή μαζί της, πράγμα που έκανε η Sealink και πληροφορήθηκε ότι η Sally Line δεν επιθυμούσε να εφαρμόσει επιβάρυνση.

Η P&OEF ήλθε σε επαφή με τη Sally Line στις 16 Οκτωβρίου 1992 και της απέστειλε αντίγραφο της επιστολής που είχε αποστείλει η Stena Sealink προς τους πελάτες της την προηγούμενη ημέρα για την αναγγελία της επιβολής επιβαρύνσεων. Η P&OEF ανέφερε στη Sally Line ότι σκόπευε να εφαρμόσει την ίδια κλίμακα επιβαρύνσεων. Σύμφωνα με την P&OEF, η Sally Line αποδέχθηκε την ανάγκη επιβολής επιβάρυνσης, αλλά δεν θεώρησε ότι δικαιολογούσε την εφαρμογή της κλίμακας MAT. Στις 22 Οκτωβρίου, η P&OEF ήλθε και πάλι σε επαφή με τη Sally Line και της δήλωσε ότι αν εφάρμοζε διαφορετικές επιβαρύνσεις, αυτό θα δημιουργούσε «σύγχυση και δυσκολίες στην αγορά» (2).

Η Sally Line απέστειλε στους πελάτες της στις 23 Οκτωβρίου επιστολή, το κείμενο της οποίας ήταν σχεδόν ταυτόσημο με τις επιστολές της P&OEF και της Brittany Ferries, αλλά το επίπεδο των επιβαρύνσεων ήταν χαμηλότερο και δεν αντιστοιχούσε στην κλίμακα MAT. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις για το ότι η απόφαση της Sally Line να επιβάλει επιβάρυνση, ίση με το σημφωνηθέν ποσό, ήταν αποτέλεσμα αθέμιτης συνεργασίας, η παρούσα απόφαση δεν απευθύνεται στη Sally Line.

(25) Η Stena Sealink ισχυρίζεται ότι από τις 19 Οκτωβρίου, έλαβε ορισμένα τηλεφωνήματα από την P&OEF, κατά τα οποία συζητήθηκε η αρνητική αντίδραση των πελατών στην αναγγελία των επιβαρύνσεων. Στις 22 Οκτωβρίου, η P&OEF ζήτησε να μάθει πώς οι δύο εταιρείες θα εισέπρατταν την επιβάρυνση, αν οι πελάτες δεν ήθελαν να την πληρώσουν. Η Sealink απάντησε ότι ήταν αναγκαίο να σχηματίσουν οι πελάτες την πεποίθηση ότι υπήρχε σαφής πρόθεση επιβολής της επιβάρυνσης και αυτό έκανε η Stena Sealink.

Στις 29 και 30 Οκτωβρίου 1992, κατά τη διάρκεια τηλεφωνικής επικοινωνίας, η P&OEF διαμαρτυρήθηκε στη Stena Sealink ότι η SNAT χορηγούσε σε ορισμένους πελάτες εμπορευματικών μεταφορών έκπτωση, ούτως ώστε να αντισταθμίσει την αύξηση της ισοτιμίας του γαλλικού φράγκου έναντι της αγγλικής λίρας. Η Stena Sealink, όπως ισχυρίζεται, αφού ήλθε σε επαφή με τη SNAT για να ελέγξει το θέμα, ενημέρωσε την P&OEF, τηλεφωνικά και πάλι, ότι παρόλο που υπήρχαν κάποιες τέτοιες ρυθμίσεις, θα έπαυαν με την εφαρμογή της επιβάρυνσης την 1η Νοεμβρίου 1992.

Στη συνέχεια, στις 5 Νοεμβρίου, η P&OEF τηλεφώνησε στη Stena Sealink και την ενημέρωσε ότι λόγω των ενεργειών της SNAT, είχε αποφασίσει να μην επιβάλει την επιβάρυνση στους μεγαλύτερους πελάτες της. Η P&OEF έδωσε κατόπιν στη Stena Sealink από τηλεφώνου κατάλογο περίπου 35 έως 40 τέτοιων πελατών.

(26) Από έγγραφο με ημερομηνία 13 Νοεμβρίου 1992, που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της, προκύπτει ότι η P&OEF [. . .]. Από άλλο εσωτερικό έγγραφο προκύπτει ότι από τις 23 Νοεμβρίου 1992, η P&OEF [. . .].

(27) Έγγραφο με ημερομηνία 24 Νοεμβρίου 1992, που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της Stena Sealink και απευθυνόταν στη SNAT, αναφέρει [. . .].

(28) Άλλο έγγραφο που βρέθηκε στη Stena Sealink αναφέρει ότι [. . .].

(29) Η P&OEF ισχυρίσθηκε ότι εγκατέλειψε την επιβάρυνση υπέρ μιας συνολικής επαναδιαπραγμάτευσης των τιμών του 1993 με τους μεγαλύτερους πελάτες της. Αυτό επιβεβαιώνεται από έγγραφα που βρέθηκαν στις εγκαταστάσεις της P&OEF. Ωστόσο, η επιβάρυνση συνέχισε να εφαρμόζεται σε άλλους πελάτες, ενώ από έγγραφα που βρέθηκαν στις εγκαταστάσεις της Sally Line, προκύπτει ότι η P&OEF απέστειλε επιστολές προς τους πελάτες της γραμμής Felixstowe-Ρότερνταμ/Zeebrugge στις 20 Νοεμβρίου 1992, με τις οποίες τους ανακοίνωσε τις αυξήσεις των ναύλων για το 1993 και δήλωνε: «Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε παρεξήγηση, η νομισματική επιβάρυνση θα εξακολουθήσει να ισχύει σύμφωνα με την κλίμακα που εφαρμόζεται από την 1η Νοεμβρίου 1992, όπως ανακοινώθηκε με την επιστολή μας της 18ης Οκτωβρίου 1992». Παρόμοιες επιστολές απεστάλησαν στις 23 Νοεμβρίου 1992 προς τους πελάτες των γραμμών Ντόβερ-Καλαί/Βουλώνη/Zeebrugge/Οστάνδη.

(1) Έγγραφο που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της P&OEF.
(2) Έγγραφο που βρέθηκε στη Sally Line κατά την έρευνα της Επιτροπής.

(30) Έγγραφο με ημερομηνία 24 Νοεμβρίου 1992, το οποίο βρέθηκε στην P&OEF αναφέρει [...].

Brittany/Truckline Ferries

(31) Η P&OEF δηλώνει ότι ήλθε σε επαφή με την Brittany Ferries για να την ενημερώσει ότι η P&OEF και άλλες εταιρείες σκόπευαν να επιβάλουν νομισματική επιβάρυνση βάσει κοινής φθίνουσας κλίμακας. Σύμφωνα με την P&OEF (1), «η Brittany Ferries συμφώνησε με την πρωτοβουλία» και η P&OEF έδωσε στην Truckline Ferries αντίγραφο της επιστολής που η P&OEF σκόπευε να αποστείλει στους πελάτες της για την αναγγελία της επιβολής επιβαρύνσεων μαζί με αντίγραφο της προτεινόμενης φθίνουσας κλίμακας επιβαρύνσεων.

(32) Η Stena Sealink δηλώνει ότι μεταξύ 12ης και 15ης Οκτωβρίου 1992, ήλθε σε επαφή μαζί της η Brittany Ferries και τη ρώτησε τι θα πράξει σχετικά με την υποτίμηση της αγγλικής λίρας. Η Sealink ενημέρωσε τη Brittany Ferries ότι επρόκειτο να επιβάλει επιβάρυνση στα πλαίσια που είχε υιοθετήσει η MAT Transport Ltd από την 1η Νοεμβρίου 1992 και ότι θα την επέβαλε σε όλους τους πελάτες ανεξαιρέτως.

(33) Εσωτερικό σημείωμα της Brittany Ferries (2) με ημερομηνία 16 Οκτωβρίου 1992 αναφέρει:

«Όλες οι μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες, και συγκεκριμένα οι Sealink, P&O, Olau, Sally κ.α, έχουν αποστείλει ή βρίσκονται στο στάδιο της αποστολής της συνημμένης επιστολής σε όλους τους πελάτες, τόσο στην ηπειρωτική Ευρώπη, όσο και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η αντίληψή μου είναι ότι θα εφαρμοστεί αυστηρά χωρίς εξαίρεση σε όλους τους πελάτες και προτείνω να αποστείλουμε την ακόλουθη επιστολή τη Δευτέρα» (19 Οκτωβρίου 1992).

Συνημμένο στο τέλεφαξ υπάρχει σχέδιο επιστολής σχεδόν ταυτόσημης με εκείνη που εξέδωσε στη συνέχεια η P&OEF στις 19 Οκτωβρίου 1992 και πίνακας επιβαρύνσεων αντίστοιχος προς την κλίμακα MAT.

(34) Στις 21 Οκτωβρίου 1992, η Brittany Ferries έστειλε στην P&OEF αντίγραφο (3) της επιστολής που είχε αποστείλει στους πελάτες της η Truckline Ferries την προηγούμενη ημέρα αναγγέλλοντας την επιβολή νομισματικής επιβάρυνσης από την 1η Νοεμβρίου 1992. Η P&OEF δήλωσε ότι αυτό έγινε για να επιβεβαιωθεί η προφορική δήλωσή της ότι είχε επιβάλει την επιβάρυνση βάσει της κλίμακας MAT.

(35) Όπως και στην περίπτωση της P&OEF και της Sealink, η Επιτροπή δεν απεκάλυψε κατά τις έρευνές της κάποιο στοιχείο που να αποδεικνύει ότι η Brittany Ferries είχε προσπαθήσει καθ' οιονδήποτε τρόπο να υπολογίσει την ενδεχόμενη ζημία της λόγω της υποτίμησης της αγγλικής λίρας, πριν αποφασίσει να χρησιμοποιήσει την κλίμακα επιβαρύνσεων MAT. Αντιθέτως, από έγγραφο με ημερομηνία 7 Δεκεμβρίου 1992 που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της Brittany Ferries προκύπτει σαφώς ότι δεν έγινε καμία προσπάθεια να υπολογισθούν οι επιβαρύνσεις σε άμεση σχέση με τη διάρθρωση του κόστους της εταιρείας κατά το χρόνο αναγγελίας τους. Το έγγραφο αυτό αφορά αίτηση παροχής πληροφοριών που απέστειλε η υπηρεσία ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου (η οποία είχε επίσης λάβει καταγγελία σχετικά με τις ενέργειες των εφοπλιστικών εταιρειών οχηματαγωγών) και ζητά [...].

(36) Εσωτερικό έγγραφο της Brittany Ferries (4) με ημερομηνία 26 Οκτωβρίου 1992 αναφέρει σχετικά με την P&OEF και τη Sealink [...] όπου υπάρχει άγραφη συμφωνία να μην γίνονται διαπραγματεύσεις, απλώς δεν λαμβάνει χώρα. Ο συντάκτης του εγγράφου υποστηρίζει ότι η Brittany Ferries θα πρέπει να δείξει ευελιξία κατά την εφαρμογή των επιβαρύνσεών της. Η ερμηνεία που δίδει η Επιτροπή στο έγγραφο αυτό είναι ότι είχε επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ P&OEF, Sealink και Brittany Ferries για την επιβολή νομισματικής επιβάρυνσης η οποία θα ίσχυε για όλους τους πελάτες.

Norh Sea Ferries

(37) Σύμφωνα με τη Norh Sea Ferries, η οποία είναι κοινή επιχείρηση των P&O και Nedlloyd και έχει κοινά μέλη του διοικητικού συμβουλίου με την P&OEF, η ίδια και η P&OEF υιοθέτησαν συντονισμένη προσέγγιση στο θέμα της εφαρμογής της νομισματικής επιβάρυνσης (1η Νοεμβρίου 1992) από την P&OEF για λογαριασμό της North Sea Ferries (5). Η North Sea Ferries δήλωσε ότι η απόφασή της για επιβολή επιβάρυνσης ελήφθη κατά τα μέσα Οκτωβρίου 1992, την ίδια ημέρα που έλαβε την απόφασή της να επιβάλει επιβάρυνση η P&OEF.

(38) Η NSF δηλώνει η Stena Line BV ήλθε σε επαφή μαζί της στις 12 ή 13 Οκτωβρίου 1992 και την ενημέρωσε ότι επρόκειτο να επιβάλει επιβάρυνση. Αντάλαξαν αντίγραφο της κλίμακας. Η πληροφορία αυτή διαβιβάστηκε στην P&OEF την ίδια ημέρα (6). Η NSF δηλώνει ότι δεν ενημέρωσε τη Stena BV για τις ενέργειες στις οποίες επρόκειτο να προβεί, αλλά εφόσον η Stena Sealink γνώριζε τις προθέσεις της P&OEF για τη Βόρεια Θάλασσα θα έπρεπε να γνωρίζει και τις ενέργειες στις οποίες προτίθετο να προβεί η North Sea Ferries.

(39) Σε απάντηση αίτησης παροχής πληροφοριών που της απέστειλε η Επιτροπή, η Stena Line BV δήλωσε ότι στις 12 Οκτωβρίου, η Stena Sealink της απέστειλε αντίγραφο της κλίμακας MAT, ενώ την ίδια ή την επομένη ημέρα , η Stena BV ήλθε σε επαφή με την North Sea Ferries για να την ενημερώσει ότι θα επέβαλε επιβάρυνση με προοδευτική κλίμακα. Δήλωσε επίσης ότι συζήτησε τις επιπτώσεις της υποτίμησης με τη North Sea Ferries κάποια στιγμή μεταξύ 2 και 14 Οκτωβρίου (7).

(1) Απάντηση της P&OEF στην αίτηση του άρθρου 16.
(2) Έγγραφο που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της Brittany Ferries.
(3) Έγγραφο που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της P&OEF.
(4) Έγγραφο που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της Truckline Ferries.
(5) Απάντηση της Norht Sea Ferries στην αίτηση του άρθρου 16.
(6) Έγγραφο που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της P&OEF.
(7) Απάντηση της Stena Line BV στην αίτηση του άρθρου 16.

(40) Η North Sea Ferries δήλωσε ότι ανέφερε στις αρχές Οκτωβρίου στην Tor Line την πρόθεσή της να επιβάλει νομισματική επιβάρυνση και ότι ενθάρρυνε την Tor Line να ακολουθήσει, χωρίς όμως να αναλάβει σχετική δέσμευση.

Οι ισχυρισμοί των μερών

P&O

(41) Η P&O δέχεται ότι τον Οκτώβριο 1992 συμμετέσχε σε εναρμονισμένη πρακτική με τις SSL και SNAT. Ωστόσο, ισχυρίζεται ότι οι επιβαρύνσεις ουδέποτε εφαρμόστηκαν όπως είχε συμφωνηθεί και εγκατελείφθηκαν στις αρχές Νοεμβρίου 1992 χωρίς να έχουν κάποια επίπτωση στην αγορά. Δεν υπήρξε καμία επίπτωση στους ναύλους του 1993. Ισχυρίζεται επίσης ότι η εναρμονισμένη συμπεριφορά της δεν μπορεί ουσιαστικά να θεωρηθεί ότι περιέλαβε τη Brittany Ferries και ότι ο συντονισμός της με την κοινή επιχείρηση NSF στην οποία συμμετέχει δεν μπορεί να θεωρηθεί παράβαση του άρθρου 85.

Sealink

(42) Η SSL δέχεται ότι μαζί με τη SNAT συμμετείχαν σε εναρμονισμένη πρακτική με την P&O και παραβίασαν το άρθρο 85 παράγραφος 1. Ωστόσο, ισχυρίζεται ότι η επιβολή υψηλού προστίμου δεν δικαιολογείται, δεδομένου ότι οι επιβαρύνεις δεν εφαρμόστηκαν. Ισχυρίζεται επίσης ότι είχε το δικαίωμα να διεξάγει διαβουλεύσεις με τη SNAT για θέματα σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική δυνάμει των όρων της μεταξύ τους συμφωνίας κοινής εκμετάλλευσης. Η SSL εφάρμοσε μονομερώς στις 5 Νοεμβρίου 1992 επιβάρυνση 5 % με έναρξη επιβολής από 1η Νοεμβρίου 1992. Η SSL ισχυρίζεται επίσης ότι δεν μπορεί να λεχθεί ότι συμμετέσχε σε εναρμονισμένη πρακτική με τη Brittany Ferries διότι οι μεταξύ τους επαφές συνίσταντο σε ένα τηλεφώνημα.

SNAT

(43) Η SNAT, στην απάντησή της στην ανακοίνωση των αιτιάσεων της Επιτροπής ισχυρίζεται ότι απλώς ακολούθησε την πρωτοβουλία του εταίρου της Stena Sealink και ότι δεν ήλθε σε επαφή με καμία άλλη εταιρεία οχηματαγωγών. Το ότι στη συνάντηση της 29ης Σεπτεμβρίου 1992 έλαβε μέρος εκπρόσωπος της P&OEF ήταν ένα εξαιρετικό γεγονός και έγινε μετά από πρόσκληση της Stena Sealink. Η SNAT λέγει ότι «απλώς δήλωσε ότι επροτίθετο να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να διατηρήσει το μερίδιό της στην αγορά, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των τιμολογίων σε γαλλικά φράγκα, εάν υπήρχε περίπτωση να χάσει την ανταγωνιστικότητά της για πελάτες που διέθεταν την εναλλακτική δυνατότητα να πληρώνουν ανταγωνιστές σε φράγκα ή αγγλικές λίρες». Η δεύτερη συνάντηση της 2ας Οκτωβρίου 1992 πραγματοποιήθηκε για να συζητηθεί η δυνατότητα «υπερσύμπραξης» μεταξύ των τριών εφοπλιστικών εταιρειών και δεν κατέληξε σε βασικά συμπεράσματα σχετικά με τις νομισματικές επιβαρύνσεις. Η SNAT ισχυρίζεται ότι αυτές οι συναντήσεις δεν αποτελούν απόδειξη εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ P&O, SSL και SNAT και ότι, εν πάση περιπτώσει, μια τέτοια εναρμονισμένη πρακτική δεν θα μπορούσε να έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού και δεν θα μπορούσε να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Η SNAT λέγει ότι αγνοούσε την ανταλλαγή πινάκων μεταξύ SSL και P&O. Η SSL ήταν αρμόδια για τις πωλήσεις και το μάρκετιγκ στο Ηνωμένο Βασίλειο δυνάμει των όρων της συμφωνίας κοινής εκμετάλλευσης και συνεπώς, η SNAT άφησε τις λεπτομέρειες για εφαρμογή της επιβάρυνσης της SSL. Η SNAT αρνείται τον ισχυρισμό της SSL ότι οι νομισματικές επιβαρύνσεις εφαρμόστηκαν για να εκπληρωθούν δικές της επιθυμίες.

(44) Η SNAT ισχυρίζεται ότι η κοινή ημερομηνία και κλίμακα εφαρμογής μπορούν να εξηγηθούν από την ολιγοπωλιακή διάρθρωση και διαφάνεια της αγοράς.

(45) Η SNAT λέγει ότι τιμολογούσε μόνο [...] από τους [...] πελάτες της σε αγγλικές λίρες, εκ των οποίων [...] δεν κατέβαλαν τις επιβαρύνσεις και άλλοι [...] τις κατέβαλαν, αλλά το ποσό τους επιστρεφόταν ως έκπτωση. Οι επιβαρύνσεις δεν εφαρμόστηκαν μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1992 και δεν ενσωματώθηκαν στους ναύλους του 1993. Το 1993, οι ναύλοι αυξήθηκαν γενικά κατά 5 %, ενώ ορισμένοι ναύλοι για μεγάλους πελάτες, με τους οποίους έγιναν μεμονωμένες διαπραγματεύσεις, στην πραγματικότητα μειώθηκαν.

Brittany Ferries

(46) Η Brittany Ferries ισχυρίστηκε κατά την προφορική ακρόαση ότι η αγορά ήταν ολιγοπωλιακή και διαφανής. Δήλωσε ότι όταν επρόκειτο να αποφασίσει πως θα αντιδρούσε στην υποτίμηση της αγγλικής λίρας ήταν ουσιώδες να γνωρίζει πως σκόπευαν να αντιδράσουν οι ανταγωνιστές της και συνεπώς έλαβε μέτρα για να πληροφορηθεί, αλλά δεν κατέληξε σε συμφωνία μαζί τους. Η Sealink ανακοίνωσε δημοσίως τα σχέδιά της στις 16 Οκτωβρίου 1993, ενώ η Brittany Ferries πληροφορήθηκε τυχαία τα σχέδια της P&O κατά τη διάρκεια τηλεφωνικής επικοινωνίας μεταξύ ενός από τους υπαλλήλους της και υπαλλήλου της P&O. Η Brittany Ferries ισχυρίζεται ότι υπήρχε σύγκλιση συμφερόντων· ήθελε να μάθει τι επρόκειτο

να πράξουν οι ανταγωνιστές της, ενώ οι ανταγωνιστές της, οι οποίοι είχαν ήδη αρχίσει να εφαρμόζουν εναρμονισμένη πρακτική, είχαν συμφέρον να διαβιβάσουν ένα μήνυμα στην Brittany Ferries. Η Brittany Ferries ισχυρίζεται ότι ο διευθυντής εμπορευματικών μεταφορών της Truckline Ferries, κ. [...], ο οποίος δεν εργάζεται πλέον στην εταιρεία, είχε ίσως εκ των προτέρων αντίγραφο της επιστολής της P&O. Αυτός συνέταξε σχέδιο επιστολής για το διευθύνοντα σύμβουλο της Brittany Ferries (UK), κ. [...], αλλά δεν τον ενημέρωσε ότι γνώριζε την επιστολή της P&O. Η δήλωση του κ. [...], σε απάντηση της αίτησης παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, ότι είχε συντάξει προσωρινά την επιστολή, μπορεί να εξηγηθεί από το ότι βρισκόταν σε δύσκολη θέση έναντι των ανωτέρων του λόγω του ότι ένας από τους υπαλλήλους του είχε φέρει την εταιρεία σε λεπτή θέση.

(47) Η Brittany ισχυρίζεται επίσης ότι, επειδή το εσωτερικό υπόμνημα της 16ης Οκτωβρίου 1992, το οποίο αναφέρει η Επιτροπή στην ανακοίνωση των αιτιάσεών της, ήταν ανακριβές κατά το ότι ανέφερε ότι η Olau Line και η Sally Line είχαν αποφασίσει να επιβάλουν επιβαρύνσεις, αυτό αποδεικνύει ότι η BF δεν συμμετείχε σε καμία συμφωνία, διαφορετικά θα γνώριζε ότι η Olau Line και η Sally Line δεν συμμετείχαν. Η BF λέγει ότι εφάρμοσε την ίδια επιβάρυνση με τους λοιπούς για «ψυχολογικούς λόγους». Εφόσον ορισμένες μεγάλες εταιρείες οδικών μεταφορών είχαν επιβάλει επιβάρυνση και οι περισσότεροι από τους πελάτες των εταιρειών οχηματαγωγών ήταν εταιρείες οδικών μεταφορών, θεωρήθηκε πιθανό ότι θα δέχονταν την ιδέα της επιβολής επιβαρύνσεων από τις εταιρείες οχηματαγωγών.

(48) Στην απάντησή της στην έκθεση αιτιάσεων, η P&O δηλώνει ότι ο διευθύνων σύμβουλός της, κ. [...], ήλθε σε επαφή με τον κ. [...] για να τον ενημερώσει σχετικά με τις ενέργειες στις οποίες επρόκειτο να προβούν οι P&O, SSL και SNAT. Δηλώνει ότι δεν θεωρούσε την ανταπόκριση της Brittany ως δεσμευτική υποχρέωση, αλλά μάλλον ως άτυπη ένδειξη ότι για δικούς της ανεξάρτητους εμπορικούς λόγους, η Brittany σκόπευε να ακολουθήσει την εμπορική κατεύθυνση των κύριων εφοπλιστικών εταιρειών. Παρόλο που η Truckline επιβεβαίωσε στη συνέχεια ότι επρόκειτο να εφαρμοστεί αυτή η προσέγγιση, η P&O δεν θεωρούσε ότι είχε επιτύχει προηγούμενη δέσμευση.

(49) Η Brittany Ferries αναφέρει ότι η επιβάρυνση επηρέασε μόνον το 10 % των οδικών μεταφορών-πελατών της και ότι εφαρμόστηκε μόνον μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1993. Ωστόσο, η Brittany Ferries απέστειλε επιστολή [1] προς τους πελάτες της στις 30 Νοεμβρίου 1992, στην οποία δήλωσε ότι η νομισματική επιβάρυνση θα ενσωματωνόταν στη διάρθρωση των ναύλων της επιπλέον των αυξήσεων ναύλων για το 1993.

[1] Έγγραφο που βρέθηκε στις εγκαταστάσεις της Truckline Ferries.

North Sea Ferries

(50) Η NSF δέχεται ότι συνεργάστηκε με την P&OEF τον Οκτώβριο 1992 για την προετοιμασία και σχεδιασμένη επιβολή κλίμακας νομισματικών επιβαρύνσεων, αλλά ισχυρίζεται ότι αυτό δεν ισοδυναμούσε με εναρμονισμένη πρακτική. Ισχυρίζεται ότι το άρθρο 85 δεν είναι εφαρμοστέο στον υπό εξέταση συντονισμό, δεδομένου ότι η ίδια και η P&OEF έχουν κοινή μητρική εταιρεία, την P&OSNC.

(51) Η NSF ισχυρίζεται επίσης ότι η συντονισμένη προσέγγιση εγκαταλείφθηκε λίγο μετά την επιβολή επιβαρύνσεων και δεν είχε οικονομικές επιπτώσεις στην αγορά.

Αξιολόγηση των επιχειρημάτων των μερών από την Επιτροπή

(52) Η Επιτροπή σημειώνει την ομολογία της P&OEF και της SSL ότι παρέβησαν το άρθρο 85 συμμετέχοντας σε εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των ιδίων και της SNAT. Η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό της SNAT ότι δεν είχε λάβει γνώση επαφών με οποιαδήποτε άλλη εταιρεία οχηματαγωγών πλην της εταίρου της, SSL. Παρόλο που ο πρωταρχικός σκοπός των συναντήσεων που πραγματοποιήθηκε στις 29 Σεπτεμβρίου 1992 και στις 2 Οκτωβρίου 1992 δεν ήταν να συζητηθούν οι νομισματικές επιβαρύνσεις, γίνεται παραδεκτό ότι οι επιβαρύνσεις συζητήθηκαν παρουσία εκπροσώπων και των τριών εταιρειών. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η SNAT και η SSL είχαν το δικαίωμα να διεξαγάγουν διαβουλεύσεις μεταξύ τους σχετικά με τις επιβαρύνσεις λόγω του ότι εκμεταλλεύονται από κοινού τις γραμμές τους, αλλά η επαφή με την P&OEF αποτελεί σαφή παράβαση του άρθρου 85 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 55 έως 59). Παρόλο που η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί ότι η SNAT ενδέχεται να μην ήλθε σε απευθείας επαφή με άλλες εταιρείες οχηματαγωγών μετά τις 2 Οκτωβρίου 1992, από τα αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει ότι ήλθε εμμέσως σε επαφή τουλάχιστον με την P&OEF μέσω της εταίρου της SSL.

(53) Όσον αφορά τη Brittany Ferries, αποδεικνύεται ότι ήλθε σε επαφή τόσο με την P&OEF όσο και με την SSL. Τα μέρη ισχυρίστηκαν ότι εφόσον οι επαφές ήταν ελάχιστες, δεν μπορούν να αποτελούν εναρμονισμένη πρακτική. Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί κάτι τέτοιο. Άν οι εταιρείες είναι πρόθυμες να συνεργαστούν μεταξύ τους και να αντιδράσουν σε καταστάσεις της αγοράς, τότε μπορεί να μην είναι απαραίτητες μακρές διαπραγματεύσεις. Η SSL ισχυρίζεται ότι η επαφή της με τη Brittany συνίστατο σε έναν απλό τηλεφώνημα. Υπό τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ένα τηλεφώνημα πιθανόν αρκούσε, δεδομένου ότι η P&O είχε επίσης έλθει σε επαφή με τη Brittany και ότι η Brittany, όπως παραδέχεται η ίδια, επιθυμούσε να ανακαλύψει τι προγραμμάτιζαν να πράξουν οι ανταγωνιστές της σχετικά με την υποτίμηση της αγγλικής λίρας.

Η επιστολή της P&O προς τους ανταγωνιστές της προφανώς διαβιβάστηκε στην Brittany Ferries και η Brittany Ferries απέστειλε στην P&O αντίγραφο της επιστολής που είχε αποστείλει η Truckline Ferries στους πελάτες της την προηγούμενη ημέρα αναγγέλλοντας την επιβολή νομισματικής επιβάρυνσης από την 1η Νοεμβρίου 1992. Η P&O δηλώνει ότι αυτό έγινε για να επιβεβαιώσει την προφορική δήλωσή της ότι είχε εφαρμόσει την επιβάρυνση.

Η BF ισχυρίστηκε ότι εφόσον το εσωτερικό υπόμνημα της 16ης Οκτωβρίου 1992, το οποίο αναφέρει η Επιτροπή στην ανακοίνωση των αιτιάσεών της, ήταν ανακριβές κατά το ότι αναφέρει ότι οι Olau Line και η Sally Line είχαν αποφασίσει να επιβάλουν επιβαρύνσεις, αυτό αποδεικνύει ότι η BF δεν συμμετείχε σε κάποια συμφωνία. Η Επιτροπή ερμηνεύει αυτό το έγγραφο απλώς ως ένδειξη ότι τα μέρη πίστευαν ότι άλλες εταιρείες θα ακολουθούσαν τα σχέδιά τους. Τόσο η P&O, όσο και η SSL, είχαν έλθει την εποχή εκείνη σε επαφή με τη Sally Line.

Εσωτερικό έγγραφο της Brittany Ferries που είχε συντάξει μέλος του προσωπικού πωλήσεων της BF, δηλώνει αναφορικά με την P&OEF και τη Sealink [...]. Ο συντάκτης του εγγράφου υποστηρίζει ότι η Brittany Ferries θα πρέπει να δείξει ευελιξία κατά την εφαρμογή των επιβαρύνσεών της. Η ερμηνεία που δίδει η Επιτροπή στο έγγραφο αυτό είναι ότι η BF ενημέρωσε το προσωπικό πωλήσεών της ότι είχε συμφωνηθεί με τις P&O και SSL να εφαρμόζονται οι επιβαρύνσεις σε όλους ανεξαιρέτως τους πελάτες.

(54) Όσον αφορά τη North Sea Ferries, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τους ισχυρισμούς της NSF και της P&O ότι η μεταξύ τους σχέση αποκλείει την παράβαση του άρθρου 85. Τα ίδια τα μέρη δήλωσαν ότι η North Sea Ferries μπορεί να καθορίζει την καθημερινή εμπορική πολιτική της ανεξάρτητα από τις μητρικές της εταιρείες, η P&O και Nedlloyd [1]. Συνεπώς δεν αποτελεί μέρος της διάρθρωσης της P&O και πρέπει να θεωρηθεί ως χωριστός παράγοντας της αγοράς. Τα μέρη δεν αρνούνται ότι στην προκειμένη περίπτωση υπήρξε αθέμιτη συνεργασία.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Άρθρο 85

(55) Το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ απαγορεύει ως ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων και τις εναρμονισμένες πρακτικές που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεων ή άλλων όρων συναλλαγής.

(56) Για να στοιχειοθετηθεί η ύπαρξη εναρμονισμένης πρακτικής, αρκεί ότι οι επιχειρήσεις εν γνώσει τους υποκαθιστούν με πρακτική συνεργασία τους κινδύνους ανταγωνισμού που μπορεί να αναπτυχθούν σε διαφορετική περίπτωση [2]. Η εναρμονισμένη πρακτική απαιτεί άμεση ή έμμεση επαφή μεταξύ των ανταγωνιστών με αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον επηρεασμό της συμπεριφοράς τους στην αγορά ή την αποκάλυψη της συμπεριφοράς που οι ίδιοι έχουν αποφασίσει να υιοθετήσουν ή σκοπεύουν να υιοθετήσουν στην αγορά [3]. Από τα αποδεικτικά στοιχεία, προκείπτει σαφώς ότι τα μέρη είχαν συμμετάσχει σε απευθείας συζητήσεις με στόχο την επίτευξη συμφωνίας για κοινή συμπεριφορά σχετικά με την επιβολή νομισματικών επιβαρύνσεων. Είναι επίσης σαφές ότι αυτές οι συζητήσεις διεξήχθησαν σε επίπεδο ανώτερων στελεχών των μερών, με άμεση ανάδειξη ιδίως των διευθυνόντων συμβούλων.

(57) Ενόψει του επιπέδου των επαφών μεταξύ των εφοπλιστικών εταιρειών και των ανταλλαγών πληροφοριών μεταξύ τους σε σχέση με την επιβολή επιβάρυνσης, είναι σαφές ότι οι ομοιότητες μεταξύ των επιβαρύνσεων που επέβαλαν ορισμένες από αυτές δεν οφείλονται στη διαφάνεια της σχετικής αγοράς, όπως υπενόησαν ορισμένες εφοπλιστικές εταιρείες. Ιδίως, οι πληροφορίες που ήταν γνωστές σε κάθε ένα από τους συνυπαίτιους της παράβασης σχετικά με τις δραστηριότητες των λοιπών δεν ήταν γνωστές ως αποτέλεσμα διαβουλεύσεων με κοινούς πελάτες, αλλά λόγω άμεσων ανταλλαγών πληροφοριών μεταξύ τους.

(58) Για να τύχει εφαρμογής το άρθρο 85, είναι απαραίτητο η συμφωνία ή η εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των μερών να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Ο σαφής στόχος του διακανονισμού μεταξύ των μερών ήταν να επιτευχθεί η επιβολή κοινής νομισματικής επιβάρυνσης από την ίδια ημερομηνία. Δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία ότι ο διακανονισμός αυτός εξομοιώνεται με εναρμονισμένη πρακτική, αντικείμενο της οποίας ήταν ο καθορισμός των όρων συναλλαγής από τους συμμετέχοντες.

(59) Ο διακανονισμός μεταξύ των εφοπλιστικών εταιρειών εμπίπτει σαφώς στο άρθρο 85, παρόλες τις δυσκολίες που αντιμετώπισαν οι εταιρείες κατά την πραγματική εφαρμογή των επιβαρύνσεων που είχαν αναγγείλει στους πελάτες τους [4]. Παρόλο που μπορεί να είναι αλήθεια ότι οι επιβαρύνσεις δεν εφαρμόστηκαν με την ίδια ακριβώς μορφή που ανακοίνωσαν οι εφοπλιστικές εταιρείες στα μέσα Οκτωβρίου 1992, το αποτέλεσμα της συνεργασίας τους ήταν, παράλογα ταύτα, να επηρεάσουν τους όρους συναλλαγής στη σχετική αγορά.

[1] Απάντηση της NSF στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, σημείο 3.9. Απάντηση της P&O στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, σημείο 3.10.

[2] Απόφαση της ΔΕΚ της 14. 7. 1972 στην υπόθεση 48/69, ICI κατά Επιτροπής, Συλλογή 1972, σ. 619, αιτιολογική σκέψη 64.

[3] Απόφαση του ΔΕΚ της 16. 12. 1975 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 40-48, 50, 54-56, 111, 113 & 114/73, Suiker Unie κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1975, σ. 1663, αιτιολογική σκέψη 174.

[4] Βλέπε απόφαση 86/398/ΕΟΚ της Επιτροπής (πολυπροπυλένιο) (ΕΕ αριθ. L 230 της 18. 8. 1986, σ. 1) όπου κρίθηκε ότι οι δραστηριότητες παραβίαζαν το άρθρο 85, παρόλο που οι τιμές-στόχοι που είχαν συμφωνηθεί μεταξύ των συνυπαιτίων της παράβασης στην πραγματικότητα ουδέποτε επετεύχθησαν.

Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών

(60) Λόγω της σημασίας των εμπλεκομένων επιχειρήσεων στην αγορά θαλασσίων μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Βόρειας Γαλλίας, του Βελγίου και της Ολλανδίας, δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία ότι ο διακανονισμός είχε τουλάχιστον δυνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

(61) Μια εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των κυριότερων φορέων παροχής συγκεκριμένης υπηρεσίας επηρεάζει, ως εκ της ίδιας της φύσης της, τη ροή των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, η οποία θα προέκυπτε ελλείψει αυτής της πρακτικής. Αυτό ισχύει ιδίως όταν πρόκειται για διεθνείς μεταφορικές υπηρεσίες. Στην προκείμενη περίπτωση, τα εμπλεκόμενα μέρη καλύπτουν μεγάλο ποσοστό της αγοράς των εν λόγω υπηρεσιών και είναι εγκατεστημένα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Η μείωση του μεταξύ τους ανταγωνισμού ενδέχεται να εκτρέψει τη ζήτηση από το ένα μέρος προς το άλλο και έτσι να αλλοιώσει τη ροή των συναλλαγών για την υπηρεσία αυτή μεταξύ των κρατών μελών. Υπάρχει επίσης τουλάχιστον μια ενδεχόμενη δευτερεύουσα επίπτωση που έγκειται στο ότι η αύξηση των τιμών των μεταφορικών υπηρεσιών ενδέχεται να συμπιέσει τη ζήτηση για τις υπηρεσίες αυτές μειώνοντας έτσι το εμπόριο αγαθών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ηπειρωτικής Ευρώπης.

Συμπέρασμα

(62) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι οι εταιρείες P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT και Brittany Ferries συμμετείχαν σε εναρμονισμένη πρακτική αντίθετη προς το άρθρο 85 συνάπτοντας συμφωνία για το ύψος νομισματικής επιβάρυνσης που επρόκειτο να εφαρμοστεί στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών roll-on/roll-off μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Γαλλίας.

(63) Η Επιτροπή κρίνει επίσης ότι οι εταιρείες P&OEF και North Sea Ferries συμμετείχαν σε εναρμονισμένη πρακτική αντίθετη προς το άρθρο 85 συνάπτοντας συμφωνία για το ύψος νομισματικής επιβάρυνσης που επρόκειτο να εφαρμοστεί στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών roll-on/roll-off μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου αφενός, και Βελγίου και Ολλανδίας, αφετέρου.

ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86

(64) Δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή δύναται με απόφασή της να επιβάλει στις επιχειρήσεις πρόστιμα ύψους από 1 000 μέχρι 1 000 000 Ecu ή και ποσό μεγαλύτερο από αυτό μέχρι ποσοστού 10 % του κύκλου εργασιών που πραγματοποίησε κατά την προηγούμενη διαχειριστική περίοδο κάθε μια από τις επιχειρήσεις οι οποίες έχουν συμμετάσχει στην παράβαση, όταν εκ προθέσεως ή εξ αμελείας διαπράττουν παράβαση του άρθρου 85 παράγραφος 1. Κατά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο η σοβαρότητα της παραβάσεως, όσο και η διάρκειά της.

Σοβαρότητα

(65) Μια εναρμονισμένη πρακτική με την οποία οι σημαντικότερες εταιρείες στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών με οχηματαγωγά roll-on/roll-off προσπάθησαν να επιβάλουν ομοιόμορφη αύξηση στις τιμές, αποτελεί σοβαρή παράβαση του κοινοτικού δικαίου. Οι εταιρείες ισχυρίστηκαν ότι οι επιβαρύνσεις ήταν δικαιολογημένες, δεδομένου ότι, αν δεν αυξάνονταν οι τιμές τους σε αγγλικές λίρες, θα αντιμετώπιζαν σοβαρές ζημίες. Η Επιτροπή δεν αρνείται ότι κάθε εταιρεία ενεργώντας ανεξάρτητα δικαιούταν να επιβάλει νομισματικές επιβαρύνσεις αν το θεωρούσε απαραίτητο. Ωστόσο, από τα αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει σαφώς ότι οι P&OEF, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries και North Sea Ferries προσπάθησαν να εξαλείψουν την αβεβαιότητα σχετικά με τις ενέργειες των ανταγωνιστών τους συμφωνώντας να επιβάλουν ίδιες, σχεδόν ταυτόσημες επιβαρύνσεις. Οι περισσότερες από τις εταιρείες ισχυρίστηκαν είτε ότι οι επιβαρύνσεις δεν εφαρμόστηκαν καθόλου είτε ότι εφαρμόστηκαν μόνον εν μέρει. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί ότι η επιβολή επιβαρύνσεων ήταν επιτυχής μόνον εν μέρει, λόγω της αντίδρασης κυρίως των πελατών στην επιβολή επιβαρύνσεων. Το γεγονός ότι δεν ήταν απολύτως επιτυχής δεν μειώνει τη σοβαρότητα της παράβασης. Η εκ προθέσεως προφανής παράβαση μιας από τις σαφέστερες πτυχές της απαγόρευσης που τάσσει το άρθρο 85 παράγραφος 1 πρέπει να θεωρηθεί σοβαρή.

(66) Η Επιτροπή κρίνει ότι πρωταίτιοι της εναρμονισμένης πρακτικής ήταν σαφώς οι P&OEF και Stena Sealink. Οι λοιπές εταιρείες έπαιξαν σχετικά μικρότερο ρόλο.

Διάρκεια

(67) Η Επιτροπή κρίνει ότι η εναρμονισμένη πρακτική άρχισε από τις 2 Οκτωβρίου 1992 όσον αφορά τις P&OEF, Sealink και SNAT , δεδομένου ότι οι απαρχές της βρίσκονται στη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε την ημέρα εκείνη, ενώ οι Brittany Ferries και North Sea Ferries ενώθηκαν μαζί τους στα μέσα Οκτωβρίου 1992. Από τα αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει ότι οι επιβαρύνσεις εφαρμόστηκαν στους μικρότερους πελάτες των οποίων η ισχύς στην αγορά ήταν μικρότερη από εκείνη των μεγαλύτερων ανταγωνιστών τους και ότι διατηρήθηκαν έως τις 31 Δεκεμβρίου 1992. Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 28, έγγραφο που βρέθηκε στη Stena Sealink αναφέρει ότι [. . .]. Άλλο έγγραφο που βρέθηκε στην Stena Sealink και απευθυνόταν στην SNAT, αναφέρει [. . .]: Έγγραφα που βρέθηκαν στις εγκαταστάσεις της Sally Line αποδεικνύουν ότι η P&OEF απέστειλε επιστολές προς τους πελάτες της γραμμής Felixstowe-Ρότερνταμ/Zeebrugge, στις 20 Νοεμβρίου 1992, με τις οποίες τους ανακοίνωνε τις αυξήσεις των ναύλων για το 1993 και δήλωνε: «Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε παρεξήγηση, η νομισματική επιβάρυνση

θα εξακολουθήσει να ισχύει σύμφωνα με την κλίμακα που εφαρμόζεται από την 1η Νοεμβρίου 1992». Παρόμοιες επιστολές απεστάλησαν στις 23 Νοεμβρίου 1992 προς πελάτες των γραμμών Ντόβερ-Καλαί/Βουλώνη/Zeebrugge/Οστάνδη. Από άλλο εσωτερικό έγγραφο της P&OEF προκύπτει ότι από τις 23 Νοεμβρίου 1992, η P&OEF [...]. Άλλο έγγραφο που βρέθηκε στην P&OEF αναφέρει [...]. Η SNAT παραδέχεται ότι [...] από τους [...] πελάτες που ετιμολογούντο σε αγγλικές λίρες κατέβαλαν επιβαρύνσεις και λέγει ότι οι επιβαρύνσεις δεν εφαρμόστηκαν μετά την 31η Δεκεμβρίου 1992, πράγμα που υπονοεί ότι καταβάλλονταν μέχρι την ημερομηνία αυτή. Όμοια, η Brittany Ferries δηλώνει ότι η επιβάρυνση επηρέασε 10 % των πελατών της εταιρειών οδικών μεταφορών και ότι εφαρμόστηκε μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1993.

Η Επιτροπή είναι πρόθυμη να δεχθεί ότι η παράβαση έληξε στα τέλη του 1992.

(68) Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι η παράβαση στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να επισύρει πολύ υψηλά πρόστιμα. Παρόλο που αυτό που σκόπευαν να επιτύχουν οι εμπλεκόμενες εταιρείες μπορεί να αποτελεί σοβαρή παράβαση του κοινοτικού δικαίου, πρακτικά η ταυτόχρονη επιβολή νομισματικών επιβαρύνσεων αποδείχθηκε εν μέρει μόνον επιτυχής. Ωστόσο, δεν θα ήταν πρόσφορα ούτε και απλώς συμβολικά πρόστιμα, λόγω του κατάφωρου χαρακτήρα της παράβασης. Η Επιτροπή κρίνει επίσης ότι πρέπει να επιβληθεί υψηλότερο πρόστιμο στις P&OEF και Stena Sealink λόγω του ότι ήταν οι κύριοι διοργανωτές της εναρμονισμένης πρακτικής.

(69) Η Επιτροπή αναγνωρίζει το γεγονός ότι ιδίως η Stena Sealink έδωσε ειλικρινή και διεξοδική απάντηση στην Επιτροπή όταν της ζήτησε πληροφορίες μετά τους αιφνιδιαστικούς ελέγχους. Ωστόσο, θεωρεί ότι μια μείωση του προστίμου δεν θα άρμοζε στην προκειμένη περίπτωση δεδομένου ότι η συνεργασία έλαβε χώρα αφού οι έρευνες της Επιτροπής αποκάλυψαν την παράβαση, και ότι η Stena Sealink ήταν ένας από τους κύριους οργανωτές της εναρμονισμένης πρακτικής. Αυτό συμπεραίνεται και από την πολιτική που περιγράφεται στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής [1] σχετικά με τη μείωση των προστίμων στις περιπτώσεις συμπράξεων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η P&O European Ferries, η Stena Line UK (Stena Sealink), η Sea France (SNAT), η Brittany Ferries και η North Sea Ferries, συμμετέχοντας από τις αρχές ή τα μέσα Οκτωβρίου 1992 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1992 σε εναρμονισμένη πρακτική στο πλαίσιο της οποίας οι μεγαλύτερες εφοπλιστικές εταιρείες οχηματαγωγών roll-on/roll-off στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών Ηνωμένου Βασιλείου-ηπειρωτικής Ευρώπης ήλθαν σε μυστική επαφή μεταξύ τους για να συζητήσουν και να καθορίσουν την αντίδρασή τους στην υποτίμηση της αγγλικής λίρας το Σεπτέμβριο 1992, παραβίασαν το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 2

Επιβάλλονται στις επιχειρήσεις τα ακόλουθα πρόστιμα σχετικά με την παράβαση που διαπιστώθηκεκ στο άρθρο 1:

i) P&OEF: 400 000 Ecu,

ii) Stena Line UK (Stena Sealink): 100 000 Ecu,

iii) Sea France (SNAT): 60 000 Ecu,

iv) Brittany Ferries: 60 000 Ecu,

v) North Sea Ferries: 25 000 Ecu.

Άρθρο 3

Τα πρόστιμα πρέπει να καταβληθούν εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης στον ακόλουθο τραπεζικό λογαριασμό:

Αριθ. λογαριασμού 310-0933000-43.

Commission des Communautés Européennes,

Banque Bruxelles-Lambert,

Agence Européenne,

Rond-Point Schuman 5,

B-1040 Bruxelles.

Μετά την παρέλευση τριών μηνών, θα υπολογισθεί αυτομάτως τόκος με το επιτόκιο το οποίο εφάρμοσε το Ευρωπαϊκό Νομισματικό Ινστιτούτο στις συναλλαγές του σε Ecu, την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μήνα στον οποίο εκδόθηκε η παρούσα απόφαση, επαυξημένο κατά 3,5 ποσοστιαίες μονάδες, δηλαδή 7,5 %.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις εταιρείες:

— 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, Roscoff, F-29680 Roscoff

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

[1] ΕΕ αριθ. C 207 της 18. 7. 1996, σ. 4.

Η παρούσα απόφαση αποτελεί εκτελεστό τίτλο δυνάμει του άρθρου 192 της συνθήκης ΕΚ.

Βρυξέλλες, 30 Οκτωβρίου 1996.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής