COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 30 de octubre de 1996
relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE
(IV/34.503 — Empresas de transbordadores — Recargos por cambio)

(Los textos en lenguas francesa, inglesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(97/84/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos [1], modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 19,

Vista la Decisión de la Comisión, de 12 de septiembre de 1994, por la que se incoa el procedimiento en el presente asunto,

Habiendo ofrecido a las partes la oportunidad de dar a conocer sus puntos de vista acerca de las objeciones planteadas por la Comisión, con arreglo al artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y al Reglamento (CEE) nº 4260/88 de la Comisión, de 16 de diciembre de 1988 relativo a las comunicaciones, las quejas, las solicitudes y las audiencias previstas en el Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos [2], modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia,

Previa consulta al Comité consultivo sobre acuerdos y posiciones dominantes en el ámbito de los transportes marítimos,

Considerando lo que sigue:

[1] DO nº L 378 de 31. 12. 1986, p. 4.
[2] DO nº L 376 de 31. 12. 1988, p. 1.

I. HECHOS

A. ANTECEDENTES DE LA PRESENTE DECISIÓN

(1) La presente Decisión es consecuencia de las investigaciones llevadas a cabo en abril de 1993 en cuatro empresas de transbordadores, de conformidad con el apartado 3 del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 4056/86. En el transcurso de las investigaciones, la Comisión descubrió pruebas documentales de que varias empresas de transbordadores habían acordado imponer simultáneamente un recargo por cambio a los fletes a raíz de la devaluación de la libra esterlina en septiembre de 1992. Cinco empresas, P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries y North Sea Ferries, anunciaron la imposición de un recargo idéntico al transporte de mercancías entre el Reino Unido y el Continente, con una fecha común de introducción y un método común de cálculo.

B. LAS EMPRESAS

(2) Las empresas afectadas por el presente procedimiento son empresas de transbordadores que realizan embarque y desembarque con propulsión propia (transbordadores «roll-on roll-off»), y ofrecen servicios de flete en diversas rutas entre Inglaterra y el Continente Europeo.

— P&O European Ferries Ltd («P&OEF») es una filial de Peninsular and Oriental Steam Navigation Company («P&OSNC»). P&OEF ofrece servicios de flete mediante transbordadores «roll-on roll-off» en las rutas entre Dover y Calais, las rutas occidentales del Canal de la Mancha entre Portsmouth y Le Havre o Cherburgo y, en el momento de la infracción, en las rutas del mar del Norte entre Felixstowe y Zeebrugge y Rotterdam. Además, en el

momento de la infracción, P&OEF tenía un acuerdo consorcial con la empresa belga Regie Voor Maritiem Transport (RMT) en virtud del cual operaba entre Dover y Ostende y Zeebrugge. P&OEF ha informado a la Comisión de que su volumen de negocios en el mercado de referencia fue de [...] de libras esterlinas (*) en 1992.

— Stena Line UK («Sealink» o «SSL») es una filial al 100 % de Stena Line AB, empresa sueca con un volumen de negocios consolidado de 9 400 millones de coronas suecas en 1994. Bajo el nombre de Stena Sealink Line, operaba entre Dover y Dunkerke, Newhaven y Dieppe, y Cherburgo y Southampton. También operaba anteriormente en la ruta del Canal de la Mancha entre Dover y Calais, en el marco de un acuerdo consorcial con la Societé Nouvelle d'Armement Transmanche («SNAT») (1). SSL ha informado a la Comisión de que su volumen de negocios en el mercado de fletes entre el Reino Unido y Francia fue de [...] de libras esterlinas en 1993.

— Sea France («SNAT») es una filial al 100 % de GIE Transmanche, que a su vez, es propiedad al 86,6 % de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF). Anteriormente conocida bajo la denominación de SNAT (véase más arriba), su volumen de negocios total fue de 1 112 637 867 francos franceses en 1991.

— Bretagne Angleterre Irlande SA («BAI») es una empresa francesa que, bajo el nombre de Brittany Ferries, ofrece servicios de flete mediante transbordadores «roll-on roll-off» en las rutas occidentales del Canal de la Mancha entre Portsmouth y Plymouth, y Caen, Saint Malo y Roscoff. Además, BAI (UK) Ltd, filial británica de BAI, también opera en una ruta occidental del Canal de la Mancha, entre Poole y Cherburgo, a través de otra filial, Truckline Ferries. El volumen de negocios de BAI en 1993 fue de 1 800 millones de francos franceses.

— North Sea Ferries opera en las rutas del mar del Norte entre Hull, Ipswich y Teesport, y Zeebrugge y Rotterdam, y es una empresa en participación al 50 % entre P&OSNC y Koninklijke Nedlloyd Groep NV. Su volumen de negocios en 1991 fue de 56 404 559 libras esterlinas.

(3) La Comisión ha examinado la actuación de otras empresas de transbordadores que habían introducido recargos por cambio en el mercado de referencia. Estas empresas no están afectadas por el presente procedimiento, aunque se hace referencia a las mismas más adelante. Se trata de:

— Tor Line, que es una filial neerlandesa de la empresa sueca Tor Line AB-filial a su vez de la empresa danesa DFDS, y que opera en el mar del Norte entre Immingham y Rotterdam,

— Sally Line, empresa finlandesa que opera entre Ramsgate y Dunkerke y Ostende,

— Olau Line, empresa que hasta hace poco tiempo operaba en la ruta Sheerness-Vlissingen,

— Stena Line BV, sociedad del mismo grupo que Stena Sealink que opera en la ruta Harwich-Hoek van Holland.

(4) Se ha estimado que, en 1992, la cuota global de las cinco empresas afectadas por el presente procedimiento en el mercado de referencia fue superior al 60 %, según las cifras publicadas en «Cruise & Ferry Info», publicación anual del sector, las publicadas por el Ministerio de Transportes británico y las facilitadas por P&OEF.

El mercado

(5) El mercado de referencia es el de prestación de servicios de flete marítimo entre el Reino Unido y Francia, Bélgica y los Países Bajos, incluyéndose el transporte hacia el Reino Unido y desde este país.

Geográficamente, este mercado incluye todos los servicios entre, por una parte, puertos de las costas este y sur de Inglaterra y, por otra, puertos del norte de Francia, Bélgica y Holanda. Dentro de este mercado se pueden distinguir tres importantes segmentos, correspondientes, respectivamente, a las rutas de travesía corta del Canal de la Mancha, las rutas occidentales del Canal de la Mancha y las rutas del mar del Norte. Existe un significativo grado de competencia entre las rutas occidentales del Canal de la Mancha y las rutas de travesía corta, por una parte, y entre estas últimas y las rutas del mar del Norte. Esta competencia se deriva del hecho de que todos los puertos considerados están bien comunicados, siendo relativamente fácil el transporte hacia una amplia serie de destinos finales dentro del Reino Unido o de Europa continental.

En el momento de producirse la infracción, el transporte de mercancías entre estos puertos únicamente podía efectuarse mediante transbordador, ya que el túnel bajo el Canal de la Mancha aún no había entrado en servicio. Los transbordadores utilizados realizaban embarque y desembarque mediante propulsión propia («roll-on roll-off») o por elevación («lift-on lift-off»), transportando vehículos de mercancías junto con su conductor, camiones con remolque sin conductor, contenedores, etc. Todas las empresas afectadas por la presente Decisión utilizan transbordadores que realizan embarque y desembarque mediante propulsión propia.

(*) En el texto de la presente Decisión destinada a la publicación, determinadas informaciones han sido omitidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 en relación con los secretos comerciales.

(1) DO nº C 82 de 19. 3. 1994, p. 7. Actualmente este acuerdo se encuentra en suspenso.

Se estima que, en 1992, en el mercado de fletes entre el Reino Unido y el Continente se registraron aproximadamente 2,9 millones de unidades de flete, de las cuales 59 % en el mar del Norte, 30 % en el Paso de Calais y 11 % en las rutas occidentales del Canal de la Mancha. Las empresas a que se refiere la presente Decisión tienen una cuota de mercado de alrededor del 49 % en el mar del Norte, el 83 % en el Paso de Calais y el 100 % en las rutas occidentales del Canal de la Mancha.

Prácticas concertadas

(6) Las prácticas concertadas se refieren a la imposición simultánea de recargos por cambio idénticos por parte de ciertas empresas de transbordadores a todos los fletes «roll-on roll-off» efectuados en determinadas rutas entre el Reino Unido y el continente y pagados en libras esterlinas en 1992.

(7) A raíz de la devaluación de la libra esterlina en aproximadamente el 17 % el 16 de septiembre de 1992, las empresas de transbordadores con ingresos en libras esterlinas y gastos en otras monedas se vieron obligadas a reaccionar frente a la posibilidad de experimentar una reducción de sus ingresos reales y un aumento de sus costes reales. Por ejemplo, las empresas implantadas en el Reino Unido, obtienen una parte de sus ingresos en libras esterlinas, mientras que algunos de sus costes, tales como los de combustible y repuestos, los pagan en otras monedas. Las empresas establecidas en el continente también se habrían visto afectadas en caso de que gran parte de sus ingresos los realizasen en libras esterlinas, corriendo además el riesgo de que sus clientes optaran por cuentas en libras esterlinas o desviasen su demanda a otras empresas a fin de aprovecharse de la devaluación. Por otra parte, la devaluación habría beneficiado a las empresas con costes en libras esterlinas e ingresos en otras monedas.

(8) Así pues, cada empresa de transbordadores debía adoptar una decisión de índole comercial, pudiendo optar entre diversas posibilidades, tales como subir sus precios para evitar una pérdida de ingresos, o intentar arrebatar clientes a sus competidores manteniendo, o incluso reduciendo, sus precios. De hecho, aquí valdrían todas las consideraciones comerciales que entran normalmente en juego en una economía de libre mercado. Las estructuras de costes de las diversas empresas de transbordadores en el mercado de referencia variaban significativamente en función del tamaño, el lugar de operaciones, las fuentes de aprovisionamiento, el número de buques y de trabajadores, etc. Por ello, no cabía esperar que sus reacciones frente a la devaluación de la libra esterlina fuesen uniformes.

(9) A finales de septiembre de 1992, varios transportistas por carretera internacionales anunciaron que iban a imponer recargos por cambio a los fletes pagados en libras esterlinas. Ello parece haber influido en la reacción de las empresas de transbordadores frente a la situación, ya que todas las que operaban en el mercado de referencia introdujeron posteriormente un recargo por cambio de un modo u otro. Las empresas infractoras introdujeron recargos idénticos en la misma fecha, esto es, el 1 de noviembre de 1992, aplicando el mismo método de cálculo. Tres empresas enviaron cartas a sus clientes redactadas de forma casi idéntica. La Comisión no plantea objeciones a la mera introducción de un recargo por cambio, ya que ello supone una decisión comercial que cada empresa puede tomar de forma independiente. No obstante, se ha demostrado claramente que casi todas las empresas del mercado de referencia se pusieron directamente en contacto con sus competidores y discutieron con ellos las medidas que tenían previsto adoptar para hacer frente a la nueva situación.

(10) Los recargos anunciados por Stena Sealink, SNAT, P&OEF y Brittany/Truckline Ferries para las rutas entre el Reino Unido y Francia (Paso de Calais y parte occidental del Canal de la Mancha) eran idénticos. En 1992, las empresas afectadas tenían una cuota de mercado de aproximadamente el 88 % en estas rutas.

(11) Para las rutas entre el Reino Unido y Bélgica (Paso de Calais y mar del Norte), tanto P&OEF como North Sea Ferries anunciaron recargos idénticos a los de la escala MAT para Bélgica. Esta es una escala de recargos adoptada por MAT Transport, empresa de transportes por carretera, en septiembre de 1992, en lo sucesivo denominada «escala MAT». Existen diferentes escalas de recargos para el transporte hacia trece países europeos o desde los mismos, incluyéndose Francia, Bélgica y los Países Bajos. El importe del recargo que debe aplicarse al transporte hacia o desde un país dado en una semana determinada puede calcularse empleando los tipos de cambio publicados en el Financial Times del viernes anterior. Se estima que estas empresas poseen una cuota de mercado superior al 50 % en estas rutas.

(12) Para las rutas entre el Reino Unido y los Países Bajos (mar del Norte), North Sea Ferries anunció unos recargos idénticos a los de la escala MAT para los Países Bajos y P&OEF anunció recargos prácticamente idénticos. Estas empresas contaban en 1992 con una cuota de mercado superior al 30 % en las rutas entre el Reino Unido y los Países Bajos.

(13) Todas estas empresas introdujeron sus recargos el 1 de noviembre de 1992.

C. INVESTIGACIONES DE LA COMISIÓN

(14) Los días 6 y 7 de abril de 1993, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, funcionarios de la Comisión llevaron a cabo inspecciones simultáneas, sin previo aviso, en los locales de tres de las empresas a las que se destina la presente Decisión: P&O European Ferries, Stena Sealink y Brittany Ferries. Asimismo se procedió a inspeccionar los locales de Sally Line y Truckline Ferries, filial de Brittany Ferries.

A raíz de estas inspecciones, y con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, se enviaron solicitudes de información a las empresas mencionadas anteriormente.

D. PRUEBAS

(15) Las principales pruebas en que se basa la presente Decisión son:

a) los mensajes intercambiados, sobre todo mediante fax, entre diversas empresas relativos a la introducción y el cálculo de recargos por cambio;

b) memorandos internos elaborados por personal de P&OEF, Sealink y Brittany Ferries;

c) las declaraciones hechas por P&O European Ferries y Stena Sealink en sus respuestas a las solicitudes de información y al pliego de cargos de la Comisión.

P&OEF y Stena Sealink

(16) Stena Sealink informó a la Comisión [1] de que, el 29 de septiembre de 1992, se celebró una reunión en París entre Stena Sealink y SNAT, en la que, entre otras cuestiones, se discutieron los efectos de la devaluación de la libra esterlina. Sealink afirma que, en dicha reunión, SNAT había manifestado su temor a perder clientes debido a que éstos mantenían cuentas en dos monedas con sus competidores, particularmente P&OEF (los clientes con la opción de pagar en francos franceses o en libras esterlinas elegirían esta última moneda). Sealink indicó que el director de fletes de P&OEF se incorporó a la reunión previo acuerdo con Sealink y en ella se discutieron los efectos de la devaluación. Según Sealink, SNAT afirmó que, a menos que P&OEF interviniera para suprimir la anomalía creada por la devaluación, se vería obligada a reducir sus tarifas en francos franceses. El director de fletes de P&OEF accedió a discutir la cuestión con su consejero delegado.

(17) El 2 de octubre de 1992, se celebró otra reunión entre Sealink, SNAT y P&OEF para debatir las propuestas de racionalización de los servicios de transbordador a fin de competir con el Eurotúnel. También se discutieron los recargos por cambio. Según P&OEF [2], «el debate permitió alcanzar algunas conclusiones básicas, a saber: que era necesario imponer un recargo por cambio para garantizar la viabilidad del comercio, y que era necesario dicho recargo para restablecer el orden en el mercado». P&OEF afirmó que las tres empresas coincidieron en que la imposición de un recargo con arreglo a un «calendario apropiado» era necesaria para proteger los intereses de cada empresa. Además, P&OEF afirmó que, dado que las tres empresas presentes eran las mayores del mercado, se esperaba que su intención de establecer un recargo fuese acogida favorablemente por las empresas más pequeñas, tales como Sally Line y Brittany Ferries.

(18) Stena Sealink señaló que, en el transcurso de estos debates, SNAT reiteró la afirmación que había realizado en la reunión de París de que tendría que reducir sus tarifas de fletes en francos franceses para seguir siendo competitiva, a menos que las empresas británicas aumentasen sus tarifas en libras esterlinas. Sealink afirmó que había informado a SNAT y P&OEF de su intención de introducir un recargo por cambio, y esta empresa no deseaba hacer lo mismo. Sin embargo, P&OEF manifestó que se pondría en contacto con otras empresas en relación con las repercusiones de un posible recargo por cambio.

(19) El 5 de octubre de 1992, P&OEF envió una tabla de recargos a Stena Sealink. P&OEF afirma que con ello se proponía poner en conocimiento de Sealink el tipo de recargo que tenía la intención de adoptar y, de esta forma, actuaba conforme a los debates del 2 de octubre (en realidad, esta tabla de recargos había sido enviada a P&OEF por North Sea Ferries y en ella figuran cuatro escalas móviles, basadas, respectivamente, en los tipos de cambio aproximados de las monedas neerlandesa, belga, francesa y alemana en el momento de devaluación de la libra esterlina).

(20) No obstante, según indica P&OEF, las empresas de transbordadores colaboraron en la selección de diferentes escalas de recargos, optando por recargos idénticos a los de la escala MAT (véase el punto 11 anterior).

(21) Según Stena Sealink, durante la semana del 5 al 11 de octubre de 1992 mantuvo diversas conversaciones telefónicas con P&OEF, en las que se discutió la conveniencia de las escalas MAT, la fecha en que cada parte anunciaría la imposición de recargos y la fecha de aplicación de los mismos.

(22) El 12 de octubre de 1992, Stena Sealink envió una copia de la escala de recargos de MAT Transport a SNAT y Stena Line BV.

[1] En su respuesta a la solicitud de información en virtud del artículo 16.

[2] En su respuesta a la solicitud de información en virtud del artículo 16.

(23) El 14 de octubre de 1992, Stena Sealink envió a P&OEF, mediante fax, una copia de la carta que se proponía enviar a sus clientes al día siguiente anunciándoles los recargos que aplicaría a partir del 1 de noviembre de 1992 a todos los fletes en todas las rutas entre Inglaterra y Francia pagaderos en libras esterlinas (1). La escala de recargos propuesta en este borrador de carta era idéntica a la escala MAT para el transporte hacia Francia o a partir de este país. Una nota manuscrita incluida al pie de este documento indicaba que al fax de Sealink siguió una conversación telefónica entre P&OEF y Stena Sealink el 14 de octubre de 1992, en la que la primera señaló una imprecisión en la carta y la segunda indicó que modificaría la carta a fin de corregirla.

Según P&OEF, las partes habían acordado que Sealink debería tomar la iniciativa de introducir el recargo, y esta empresa envió este borrador de carta a P&OEF para comunicarle el recargo que iba a adoptar y su fecha de adopción.

(24) Stena Sealink afirma que, alrededor del 15 de octubre, P&OEF la telefoneó para decirle que Sally Line no aplicaría recargos y le pidió que se pusiera en contacto con esta empresa. Sealink lo hizo y Sally Line le comunicó que no deseaba aplicar recargos.

P&OEF se puso en contacto con Sally Line el 16 de octubre de 1992 y le hizo llegar una copia de la carta que Stena Sealink había enviado a sus clientes el día anterior anunciándoles la imposición de recargos. P&OEF indicó a Sally Line que se proponía aplicar la misma escala de recargos. Según P&OEF, Sally Line admitió la necesidad de aplicar recargos, pero no le parecía justificado aplicar la escala MAT. El 22 de octubre, P&OEF se puso de nuevo en contacto con Sally Line indicándole que si aplicaba recargos diferentes crearía «confusión y dificultades en el mercado» (2).

Sally Line envió una carta a sus clientes el 23 de octubre, cuyo texto era prácticamente idéntico al de las cartas de P&OEF y Brittany Ferries, pero el nivel de recargos previsto era inferior y no se ajustaba al de la escala MAT. Dado que no existen pruebas suficientes para demostrar que la decisión de Sally Line de introducir recargos y los importes establecidos fuesen frutos de colusión, esta empresa queda al margen de la presente Decisión.

(25) Stena Sealink afirma que a partir del 19 de octubre recibió varias llamadas telefónicas de P&OEF en las que se comentó la adversa reacción de los clientes al anuncio de imposición de recargos. El 22 de octubre, P&OEF preguntó de qué forma podrían ambas empresas cobrar el recargo si los clientes se opusiesen a pagarlo. Sealink replicó que era necesario convencerlos de la clara intención de aplicarlo, como ella ya estaba haciendo.

El 29 y 30 de octubre de 1992, durante una conversación telefónica, P&OEF se quejó a Stena Sealink de que SNAT estaba ofreciendo a algunos clientes una rebaja como compensación por el aumento del valor del franco francés frente a la libra esterlina. Stena Sealink indicó que, tras haber verificado la situación con SNAT, había informado a P&OEF, nuevamente por teléfono, de que, aunque existían, tales acuerdos cesarían al comenzarse a aplicar el recargo el 1 de noviembre de 1992.

Posteriormente, el 5 de noviembre, P&OEF telefoneó a Stena Sealink informándole de que, a consecuencia de la actuación de SNAT, había decidido no imponer el recargo a sus principales clientes, y facilitándole una lista de 35 a 40 de estos clientes.

(26) Un documento de fecha 13 de noviembre de 1992 encontrado en sus locales, indica que P&OEF [...]. Otro documento interno indica que, a partir del 23 de noviembre de 1992, P&OEF [...].

(27) En un documento, de fecha 24 de noviembre de 1992, encontrado en los locales de Stena Sealink y destinado a SNAT, se puede leer que [...].

(28) En otro documento encontrado en Stena Sealink se afirma que [...].

(29) P&OEF ha señalado que abandonó el recargo en favor de una renegociación global de las tarifas de 1993 con sus principales clientes. Este punto queda confirmado por los documentos encontrados en sus locales. Sin embargo, el recargo se siguió aplicando a otros clientes, y documentos encontrados en los locales de Sally Line indican que P&OEF envió cartas a los clientes de sus servicios entre Felixstowe y Rotterdam y Zeebrugge el 20 de noviembre de 1992, en las que les anunciaba los aumentos de tarifas de flete para 1993 y afirmaba: «Para evitar cualquier malentendido, el recargo por cambio se seguirá aplicando conforme a la escala introducida el 1 de noviembre de 1992 y anunciada en nuestra carta de 19 de octubre de 1992». El 23 de noviembre de 1992 se enviaron cartas similares a los clientes de sus servicios entre Dover y Calais, Boulogne, Zeebrugge y Ostende.

(1) Documento encontrado en los locales de P&OEF.
(2) Documento encontrado por la Comisión en Sally Line en el transcurso de su investigación.

(30) En un documento de fecha 24 de noviembre de 1992 encontrado en P&OEF, se afirma que [...].

Brittany/Truckline Ferries

(31) P&OEF afirma que se puso en contacto con Brittany Ferries para informarle de que, junto con otras empresas, se proponía introducir un recargo por cambio conforme a una escala móvil común. Según P&OEF (1), «Brittany Ferries acogió favorablemente la iniciativa» y P&OEF facilitó a Truckline Ferries una copia de la carta que tenía la intención de enviar a sus clientes para anunciarles la imposición de recargos, junto con una copia de los recargos propuestos conforme a la escala móvil.

(32) Stena Sealink ha indicado que, entre el 12 y el 15 de octubre de 1992, Brittany Ferries había entrado en contacto con ella para preguntarle cuál sería su reacción frente a la devaluación de la libra esterlina. Sealink informó a esta empresa de que, a partir del 1 de noviembre de 1992, iba a aplicar a todos los clientes sin excepción un recargo ajustándose al aplicado por MAT Transport Ltd.

(33) En una nota interna de Brittany Ferries (2), de 16 de octubre de 1992, se afirma que:

«Las principales empresas del mercado, esto es, Sealink, P&O, Olau, Sally, etc., han enviado el documento adjunto o están preparando su envío a todos sus clientes del Continente y el Reino Unido. Entiendo que se aplicará rigurosamente y sin excepción a todos los clientes, por lo que sugiero que enviemos el documento adjunto el lunes» (19 de octubre de 1992).

A este fax se adjuntaba un borrador de carta, prácticamente idéntica a la que envió P&OEF posteriormente el 19 de octubre, así como una tabla de recargos correspondientes a la escala MAT.

(34) El 21 de octubre de 1992, Brittany Ferries envió a P&OEF una copia (3) de la carta que Truckline Ferries había enviado a sus clientes el día anterior anunciándoles la imposición de un recargo por cambio a partir del 1 de noviembre de 1992. P&OEF afirma que con ello se confirmaba lo que ya se había indicado de palabra, esto es, que se había aplicado el recargo conforme a la escala MAT.

(35) Como ocurrió en el caso de P&OEF y Sealink, durante sus visitas de inspección la Comisión no encontró pruebas de que Brittany Ferries hubiera intentado calcular su riesgo de pérdidas como consecuencia de la devaluación de la libra esterlina antes de decidir utilizar la escala MAT de recargos. En cambio, de un documento de 7 de diciembre de 1992, encontrado en los locales de Brittany Ferries, se desprende claramente que no se había intentado calcular recargos directamente relacionados con la estructura de costes de la empresa cuando fueron anunciados. En este documento se hace referencia a una solicitud de información del Ministerio de Comercio británico (que también había recibido una denuncia relativa a la actuación de las empresas de transbordadores) y se indica: [...].

(36) En un documento interno de Brittany Ferries (4), de 26 de octubre de 1992, se hace referencia a P&OEF y Sealink, afirmándose que: [...]. El autor del documento sostiene que Brittany Ferries debería ser flexible al aplicar sus recargos. La interpretación que hace la Comisión de este documento es la de que se ha llegado a un acuerdo entre P&OEF, Sealink y Brittany Ferries para la introducción de un recargo de cambio y su aplicación a todos los clientes.

North Sea Ferries

(37) Según North Sea Ferries, empresa en participación entre P&O y Nedlloyd que tiene miembros del consejo de administración en común con P&OEF, ella y P&OEF actuaron de forma coordinada en relación con la introducción del recargo de cambio, determinando P&OEF la fecha de aplicación del mismo por parte de North Sea Ferries (1 de noviembre de 1992) (5). North Sea Ferries afirma que adoptó su decisión de imponer un recargo en la misma fecha que P&OEF (mediados de octubre de 1992).

(38) NSF declara que Stena Line BV se puso en contacto con ella el 12 o 13 de octubre de 1992, informándole de que iba a introducir un recargo y enviándole una copia de la escala. Esta información se transmitió a P&OEF el mismo día (6). NSF manifiesta que no informó a Stena BV de sus intenciones respecto de los recargos, pero, dado que Stena Sealink estaba al corriente de las intenciones de P&OEF en el mar del Norte, también debería haber estado al corriente de sus proyectos.

(39) En respuesta a una solicitud de información de la Comisión, Stena Line BV declaró que, el 12 de octubre, Stena Sealink le envió una copia de la escala MAT y, el mismo día o el siguiente, Stena BV se puso en contacto con North Sea Ferries para informarle de que iba a introducir un recargo con arreglo a una escala móvil. También declaró que había discutido los efectos de la devaluación con North Sea Ferries en una fecha comprendida entre el 2 y el 14 de octubre (7).

(1) En su respuesta a la solicitud de información en virtud del artículo 16.
(2) Encontrada en sus locales.
(3) Encontrada en los locales de P&OEF.
(4) Encontrado en los locales de Truckline Ferries.
(5) Respuesta de North Sea Ferries a la solicitud de información en virtud del artículo 16.
(6) Documento encontrado en los locales de P&OEF.
(7) Respuesta de Stena Line BV a la solicitud de información en virtud del artículo 16.

(40) North Sea Ferries ha manifiestado que, a principios de octubre, indicó a Tor Line su intención de introducir un recargo por cambio y animó a esta empresa a seguir sus pasos, aunque no se contrajo ningún compromiso.

Argumentos de las partes

P&O

(41) P&O reconoce que, en octubre de 1992, tomó parte en una práctica concertada con SSL y SNAT. Sin embargo, sostiene que nunca se aplicaron los recargos según lo previsto y que se abandonaron a principios de noviembre de 1992 sin haber afectado al mercado ni haber repercutido sobre las tarifas de 1993. P&O también sostiene que no puede realmente considerarse que su práctica concertada incluyera a Brittany Ferries, y estima que su coordinación con su empresa en participación, NSF, no puede constituir una infracción al artículo 85.

Sealink

(42) SSL admite que, junto con SNAT, participó en una práctica concertada con P&O e infringió el apartado 1 del artículo 85. Sin embargo, sostiene que tal actuación no justifica la imposición de una multa importante ya que los recargos no fueron aplicados. También sostiene que, en virtud de su acuerdo consorcial, podía consultar a SNAT sobre cuestiones relativas a la tarificación. SSL aplicó unilateralmente un recargo del 5 % el 5 de noviembre de 1992, con efecto a partir del 1 de noviembre de 1992. SSL sostiene, asimismo, que no puede considerarse que hubiera participado en prácticas concertadas con Brittany Ferries, ya que los contactos entre ambas empresas se limitaron a una simple comunicación telefónica.

SNAT

(43) En su respuesta al pliego de cargos de la Comisión, SNAT sostiene que se había limitado a seguir la iniciativa de su socio, Stena Sealink, y no había mantenido contactos con ninguna otra empresa de transbordadores. La asistencia de un representante de P&OEF a la reunión del 29 de septiembre de 1992 fue excepcional y por invitación de Stena Sealink. SNAT ha manifestado que «se había limitado a manifestar su intención de adoptar las medidas necesarias para mantener su cuota de mercado, incluida una reducción de sus tarifas en francos franceses, en caso de que pudiera ver disminuida su competitividad respecto de clientes que tenían la opción de pagar en francos franceses o en libras esterlinas a sus empresas competidoras». La segunda reunión, de 2 de octubre de 1992, se celebró con el fin de debatir la posibilidad de establecer un «superconsorcio» entre las tres empresas, y en ella no se llegó a conclusiones fundamentales en relación con los recargos por cambio. SNAT sostiene que estas reuniones no demuestran la existencia de prácticas concertadas entre P&O, SSL y SNAT, y que, aunque así fuera, en ningún caso dichas prácticas hubieran podido tener como objetivo la limitación de la competencia ni podrían haber afectado al comercio entre Estados miembros. SNAT ha declarado no estar al corriente del intercambio de tablas entre SSL y P&O. SSL era responsable de las ventas y la comercialización en el Reino Unido de conformidad con el acuerdo consorcial, por lo que SNAT le dejaba la posibilidad de elegir la forma de aplicación de los recargos. SNAT niega la afirmación de SSL de que los recargos por cambio fueran propuestos para satisfacer sus deseos.

(44) SNAT sostiene que la existencia de una fecha de aplicación y una escala comunes puede explicarse por la estructura oligopolística y la transparencia del mercado.

(45) SNAT manifiesta que, de sus [...] clientes, únicamente [...] habían recibido sus facturas en libras esterlinas, y de ellos [...] no pagaron los recargos y otros [...], aunque lo hicieron, recuperaron su importe por medio de rebajas. Los recargos no se aplicaron a partir del 31 de diciembre de 1992 y no se incorporaron a las tarifas de 1993. En 1993 se aplicó una subida general de tarifas del 5 %, aunque las tarifas negociadas individualmente con algunos grandes clientes experimentaron una reducción.

Brittany Ferries

(46) Durante la audiencia, Brittany Ferries sostuvo que el mercado era oligopolístico y transparente, indicando que, para decidir cómo reaccionar frente a la devaluación de la libra esterlina, era fundamental conocer la reacción de los competidores, de ahí que intentase averiguarla, aunque no se concertó de forma alguna con ellos. Sealink anunció públicamente sus planes el 16 de octubre de 1992, mientras que Brittany Ferries se enteró de los planes de P&O en el transcurso de una conversación telefónica entre uno de sus trabajadores y un trabajador de esta empresa. Brittany Ferries sostiene que existía una convergencia de intereses; ella deseaba conocer lo que sus competidores iban a hacer,

mientras que éstos, que ya habían iniciado una práctica concertada, tenían interés en que esta empresa llegara al conocimiento de la misma. Brittany Ferries sostiene que el Sr. [...], director de fletes de Truckline Ferries, que ya no trabaja en dicha empresa, podría haberse hecho de antemano con una copia de la carta de P&O. Él fue quien preparó un borrador de carta para el Sr. [...], consejero delegado de Brittany Ferries (UK), pero sin ponerle al corriente de que conocía la carta de P&O. La declaración del Sr. [...], en respuesta a la solicitud de información de la Comisión, en el sentido de que él había redactado personalmente la carta, puede explicarse por el hecho de encontrarse en difícil posición respecto de sus superiores, en la medida en que uno de sus trabajadores había colocado a la empresa en una situación delicada.

(47) Brittany también sostiene que, el hecho de que el memorándum interno de 16 de octubre de 1992, mencionado por la Comisión en su pliego de cargos, fuera incorrecto al afirmar que Olau Line y Sally Line habían decidido introducir recargos, demuestra que BF no participaba en ningún acuerdo, ya que, de haber sido así, habría sabido que estas empresas estaban al margen. BF manifiesta que aplicó el mismo recargo que las otras empresas por «motivos psicológicos». Dado que algunos importantes transportistas por carretera habían introducido un recargo y la mayoría de los clientes de las empresas de transbordadores eran transportistas por carretera, parecía probable que aceptaran la introducción de recargos por parte de las empresas de transbordadores.

(48) En su respuesta al pliego de cargos, P&O declaró que su consejero delegado, Sr. [...], se puso en contacto con el Sr. [...] para informarle de las medidas que tenían previsto adoptar P&O, SSL y SNAT. P&O manifestó asimismo que no consideraba la respuesta de Brittany un compromiso vinculante, sino como una indicación informal de que, por sus propias razones comerciales, Brittany estaba dispuesta a seguir la política comercial de las principales empresas. Aunque Truckline confirmó posteriormente que aceptaba este planteamiento, P&O no consideró que se había llegado a un compromiso previo.

(49) Brittany Ferries ha afirmado que el recargo afectó únicamente al 10 % de sus clientes transportistas y que se aplicó únicamente hasta el 1 de enero de 1993. No obstante, esta empresa envió una carta a sus clientes el 30 de noviembre de 1992 (1), en la que afirmaba que el recargo por cambio se incorporaría a su estructura tarifaria añadiéndose a los aumentos de tarifas para 1993.

North Sea Ferries

(50) NSF reconoce haber colaborado con P&OEF en octubre de 1992 en la preparación e introducción de una escala de recargos por cambio, pero sostiene que ello no supone una práctica concertada y no debe aplicarse el artículo 85 del Tratado CE a dicha coordinación, ya que ella y P&OEF poseen una empresa matriz común, P&OSNC.

(51) NSF también mantiene que el enfoque coordinado se abandonó poco después de la introducción de los recargos y no tuvo repercusiones económicas sobre el mercado.

Respuesta de la Comisión a los argumentos de las partes

(52) La Comisión toma nota de que P&OEF y SSL reconocen haber infringido el artículo 85 al establecer una práctica concertada entre ellas y con SNAT. La Comisión rechaza el argumento de SNAT de que no estaba al corriente de otros contactos con empresas de transbordadores distintas de su socio consorcial, SSL. Aunque el principal objetivo de las reuniones del 29 de septiembre y 2 de octubre de 1992 no era discutir los recargos por cambio, se reconoce que se habló del tema en presencia de representantes de las tres empresas. La Comisión admite que SNAT y SSL tenían derecho a consultarse entre sí en relación con los recargos, dado que contaban con servicios comunes, pero el contacto con P&OEF constituye una clara infracción del artículo 85 (véanse los puntos 55 a 59). Mientras que la Comisión puede aceptar que SNAT no haya tenido contacto directo con otras empresas de transbordadores después del 2 de octubre de 1992, se ha demostrado que mantuvo contactos indirectos al menos con P&OEF, por medio de su socio SSL.

(53) En lo que respecta a Brittany Ferries, se ha demostrado la existencia de contactos entre ésta y P&OEF y SSL. Las partes han mantenido que, dado que eran mínimos, no puede hablarse de una práctica concertada. La Comisión rechaza este argumento, ya que, cuando las empresas están dispuestas a colaborar entre sí para reaccionar frente a una situación del mercado, no deben requerirse largas consultas. SSL sostiene que su contacto con Brittany se limitó a una simple llamada telefónica: en tales circunstancias, una llamada telefónica probablemente bastaba, dado que P&O también había estado en contacto con Brittany y esta empresa, según ha reconocido, estaba deseosa de saber lo que preveían hacer sus competidores como consecuencia de la devaluación de la libra esterlina.

La carta de P&O a sus clientes llegó evidentemente a Brittany Ferries, que envió a esta empresa una copia de la carta que Truckline Ferries había enviado a sus clientes el día anterior anunciándoles la imposición de un recargo por cambio con efecto a partir del 1 de noviembre de 1992. P&O afirma que con ello deseaba confirmar su manifestación oral de que había aplicado el recargo.

(1) Documento encontrado en las premisas de Truckline Ferries.

BF ha sostenido que el hecho de que el memorándum interno de 16 de octubre de 1992, mencionado por la Comisión en su pliego de cargos, fuese incorrecto al afirmar que Olau y Sally habían decidido introducir recargos demuestra que BF no participaba en ningún acuerdo. La interpretación de la Comisión es que este documento indica simplemente que las partes supusieron que las demás empresas estarían de acuerdo con sus planes. Tanto P&O como SSL estaban en contacto con Sally en aquel momento.

En un documento interno de Brittany Ferries, redactado por un miembro de su personal de ventas, se hace referencia a P&OEF y Sealink y se afirma: [...]. El autor del documento sostiene que Brittany Ferries debería ser flexible al aplicar sus recargos. La interpretación de la Comisión de este documento es que BF había comunicado a su personal de ventas que había acordado con P&O y SSL la aplicación de recargos a todos los clientes sin excepción.

(54) En cuanto a North Sea Ferries, la Comisión no puede aceptar los argumentos de esta empresa y de P&O de que su relación excluye una infracción del artículo 85. Las propias partes han afirmado que North Sea Ferries está en condiciones de determinar su política comercial a corto plazo independientemente de sus empresas matrices, P&O y Nedlloyd [1]. Ello significa que no forma parte de la organización de P&O y debe considerarse como otro operador del mercado. Las partes no desmienten que se haya producido colusión en el presente caso.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Artículo 85

(55) El apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE prohíbe, por considerarlos incompatibles con el mercado común, todos los acuerdos entre empresas, y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común y, en particular, los que consistan en fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción.

(56) Para demostrar la existencia de una práctica concertada, basta con que las empresas suplan conscientemente mediante su cooperación la competencia que de otro modo existiría [2]. Una práctica concertada requiere la existencia de un contacto directo o indirecto entre los competidores que tenga por objeto o efecto influir sobre su actuación en el mercado o revelar la actuación que han decidido seguir o en su caso podrían seguir en el mismo [3]. Ha quedado claramente demostrado que las partes que mantenían conversaciones directas se proponían fijar una línea de actuación común respecto de la introducción de recargos por cambio. También es evidente que las partes mantuvieron estas conversaciones al más alto nivel, participando en ellas directamente los consejeros delegados.

(57) Vistos el nivel de los contactos entre las empresas y sus intercambios de información en relación con la imposición de recargos, se observa claramente que las similitudes entre los recargos impuestos por distintas empresas no se derivan de la transparencia del mercado de referencia, como algunas empresas apuntan. En particular, la información que cada una de las partes en la infracción conocía en relación con las demás, no se derivaba de la consulta con clientes comunes, sino de sus intercambios directos.

(58) Para que el artículo 85 sea aplicable, se requiere que el acuerdo o las prácticas concertadas entre las partes tengan por objeto o efecto restringir la competencia. El claro objetivo del acuerdo entre las partes era el de imponer un recargo común por cambio con efecto a partir de la misma fecha. No cabe duda de que dicho acuerdo representaba una práctica concertada, cuyo objetivo era el establecimiento de condiciones comerciales por las partes.

(59) El acuerdo entre las empresas entra claramente en el ámbito de aplicación del artículo 85, a pesar de las dificultades experimentadas por éstas para aplicar los recargos anunciados a sus clientes [4]. Aunque cabe la posibilidad de que los recargos no se hayan aplicado exactamente en la forma anunciada por las empresas a mediados de octubre de 1992, la colaboración entre éstas afectó a las condiciones comerciales en el mercado de referencia.

[1] Respuesta de NSF al pliego de cargos, punto 3.9; respuesta de P&O al pliego de cargos, punto 3.10.

[2] Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 1972, en el asunto 48/69 (ICI c/ Comisión). Recopilación 1972, considerando 64.

[3] Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975 en los asuntos acumulados 40-48, 50, 54-56, 111, 113 y 114/73 Suiker Unie et al. c. Comisión. Recopilación 1975, considerando 174.

[4] Véase la Decisión 86/398/CEE de la Comisión en el asunto Polypropyleno (DO nº L 230 de 18. 8. 1986, p. 1), en el que se consideró que las actividades infringían el artículo 85, a pesar de que de hecho nunca se llegaron a aplicar los precios acordados por las partes en la infracción.

Efectos sobre el comercio entre Estados miembros

(60) Dada la importancia de las empresas consideradas en el mercado de fletes marítimos entre el Reino Unido y el norte de Francia, Bélgica y los Países Bajos, no cabe duda de que el acuerdo podía, al menos, afectar al comercio entre Estados miembros.

(61) Por su propia naturaleza, una práctica concertada entre los principales prestadores de un servicio determinado implicará unas pautas comerciales entre Estados miembros distintas de las que existirían sin tal práctica. Aún caben menos dudas cuando el servicio considerado es el transporte internacional. En el presente caso, las partes consideradas representan una gran proporción del mercado de servicios en cuestión y están establecidas en diferentes Estados miembros. Una disminución de la competencia entre ellas desviará probablemente la demanda de unas a otras, lo que alteraría las pautas comerciales de la prestación de este servicio entre Estados miembros. También existe, al menos, un potencial efecto secundario en la medida en que un aumento del precio de los servicios de transporte probablemente reducirá su demanda, dando lugar así a una disminución en el comercio de mercancías entre el Reino Unido y el Continente.

Conclusión

(62) Partiendo de las consideraciones expuestas, la Comisión estima que P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT y Brittany Ferries han participado en una práctica concertada contraria al artículo 85 del Tratado, al acordar la aplicación de un recargo por cambio a los servicios de flete entre el Reino Unido y Francia mediante transbordadores «roll-on roll-off».

(63) La Comisión considera asimismo que P&OEF y North Sea Ferries han participado en una práctica concertada contraria al artículo 85 del Tratado, al acordar la aplicación de un recargo por cambio a los servicios de flete entre el Reino Unido y Bélgica y los Países Bajos mediante transbordadores «roll-on roll-off».

MULTAS

Apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CEE) nº 4056/86

(64) En virtud del apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, la Comisión puede, mediante decisión, imponer a las empresas multas de 1 000 a un millón de ecus, o de un valor superior, pero que no exceda del 10 % del volumen de negocios realizado en el anterior ejercicio contable por cada una de las empresas que, deliberadamente o por negligencia, hayan infringido el apartado 1 del artículo 85 del Tratado. Al fijar el importe de la multa, habrá de tenerse en cuenta la gravedad y la duración de la infracción.

Gravedad

(65) Una práctica concertada entre las principales empresas del mercado de fletes mediante transbordadores «roll-on roll-off» encaminada a introducir un aumento uniforme del precio constituye una importante violación del Derecho comunitario. Las empresas han argumentado que los recargos estaban justificados en la medida en que hubieran sufrido pérdidas sustanciales de no haber aumentado sus precios en libras esterlinas. La Comisión no discute que cada empresa, actuando independientemente, tuviese derecho a introducir recargos por cambio en caso de considerarlo necesario. Sin embargo, ha quedado demostrado que P&OEF, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries y North Sea Ferries pretendían eliminar la incertidumbre en relación con la actuación de sus competidores acordando la introducción de recargos idénticos o prácticamente idénticos. La mayor parte de las empresas han argumentado que los recargos no se aplicaron o únicamente se aplicaron parcialmente. Aunque la Comisión puede admitir que su introducción sólo haya tenido un éxito parcial, debido en gran parte a la resistencia opuesta por los clientes, ello no disminuye la gravedad de la infracción. La infracción deliberada y manifiesta de uno de los aspectos más claros de la prohibición establecida en el apartado 1 del artículo 85 debe considerarse grave.

(66) La Comisión estima que los organizadores de la práctica concertada fueron claramente P&OEF y Stena Salink. Las otras empresas desempeñaron un papel menos importante.

Duración

(67) La Comisión considera que la práctica concertada se inició el 2 de octubre de 1992 en lo que se refiere a P&OEF, Sealink y SNAT, ya que su origen parece ser la reunión celebrada en esa fecha, mientras que Brittany Ferries y North Sea Ferries iniciaron su participación en la misma a mediados de octubre de 1992. Ha quedado demostrado que los recargos se aplicaron a los pequeños clientes con una cuota de mercado inferior a la de sus grandes competidores y se mantuvieron hasta el 31 de diciembre de 1992. Como se ha indicado en el punto 28, en un documento encontrado en Stena Sealink se afirma que [...]. En otro documento encontrado en Stena Sealink, dirigido a SNAT, se señala que [...]. Documentos encontrados en los locales de Sally Line indican que, el 20 de noviembre de 1992, P&OEF envió cartas a los clientes de sus servicios entre Felixstowe y Rotterdam y Zeebrugge, en las que les anunciaba un aumento en las tarifas de flete para 1993 y afir-

maba que: «Para evitar malentendidos, se seguirán aplicando recargos por cambio con arreglo a la escala que anunciamos en nuestra carta de 19 de octubre de 1992, con efectos a partir del 1 de noviembre de 1992». El 23 de noviembre de 1992, P&OEF envió cartas similares a los clientes de sus servicios entre Dover y Calais, Boulogne, Zeebrugge y Ostende. Otro documento interno de P&OEF indica que, a partir del 23 de noviembre de 1992, [...]. En otro documento encontrado en P&OEF se indica que: [...] SNAT admite que [...] de sus [...] clientes a los que se facturó en libras esterlinas pagaron los recargos y sostiene que no se aplicaron recargos con posterioridad al 31 de diciembre de 1992, lo que implica implícitamente que se pagaron hasta esa fecha. Análogamente, Brittany Ferries señala que el recargo afectó al 10 % de sus clientes transportistas y se aplicó hasta el 1 de enero de 1993.

La Comisión está dispuesta a admitir que la infracción terminó a finales de 1992.

(68) La Comisión no considera que la presente infracción merezca la imposición de multas sustanciales. Aunque el objetivo de las empresas afectadas constituya una violación grave del Derecho comunitario, en la práctica la introducción simultánea de recargos por cambio no tuvo más que un éxito parcial. No obstante, habida cuenta de lo palmario de la infracción, la imposición de multas simbólicas tampoco sería apropiada. Asimismo, estima que debe imponerse a P&OEF y Stena Sealink una multa mayor que a las otras partes por haber sido los principales organizadores de la práctica concertada.

(69) La Comisión reconoce el hecho de que Stena Sealink haya dado una respuesta amplia y franca a su solicitud de información realizada en el marco de sus investigaciones sin previo aviso. Sin embargo, considera que no sería adecuado reducir la multa en este caso, ya que la cooperación no tuvo lugar hasta que las investigaciones de la Comisión pusieron de manifiesto la infracción, y Stena Sealink fue uno de los principales organizadores de la práctica concertada. Ello está en consonancia con la política descrita en líneas generales en la reciente comunicación de la Comisión relativa a la reducción de multas en los casos de acuerdos entre empresas [1],

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

P&O European Ferries, Stena Line UK (Stena Sealink), Sea France (SNAT), Brittany Ferries y North Sea Ferries han infringido el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE, al participar, desde principios o mediados de octubre de 1992 hasta el 31 de diciembre de 1992, en una práctica concertada consistente en que las principales empresas de transbordadores «roll-on roll-off» que operan en el mercado de fletes entre el Reino Unido y Europa continental se pusieron en contacto entre sí de forma secreta para discutir y preparar su reacción frente a la devaluación de la libra esterlina de septiembre de 1992.

Artículo 2

En razón de la infracción mencionada en el artículo 1, se imponen las siguientes multas a las empresas que se citan a continuación:

i) A P&OEF: 400 000 ecus,

ii) A Stena Line UK (Stena Sealink): 100 000 ecus,

iii) A Sea France (SNAT): 60 000 ecus,

iv) A Brittany Ferries: 60 000 ecus,

v) A North Sea Ferries: 25 000 ecus.

Artículo 3

Las multas deberán abonarse en un plazo de tres meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, en la siguiente cuenta:

Cuenta nº 310-0933000-43
Comisión de las Comunidades Europeas
Banque Bruxelles-Lambert
Agence Européenne
Rond-Point Schuman, 5
B-1040 Bruselas.

Transcurrido este plazo de tres meses, se devengarán automáticamente intereses al tipo aplicado por el Instituto Monetario Europeo a sus transacciones en ecus el primer día laborable del mes en que se haya adoptado la Decisión, incrementado en 3,5 puntos porcentuales, es decir al 7,5 %.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán:

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

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

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

— Brittany Ferries SA, Port de Bloscon, F-29680 Roscoff,

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

[1] DO nº C 207 de 18.7.1996, p. 4.

La presente Decisión constituirá título ejecutivo con arreglo al artículo 192 del Tratado CE.

Hecho en Bruselas, el 30 de octubre de 1996.

Por la Comisión
Karel VAN MIERT
Miembro de la Comisión