COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 30 de Outubro de 1996

relativa a um processo nos termos do artigo 85º do Tratado CE

(IV/34.503 — Operadores de *Ferry* — Sobretaxas de desvalorização cambial)

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa, inglesa e neerlandesa)

(97/84/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 4056/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85º e 86º do Tratado CE [1], alterado pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 19º,

Tendo em conta a decisão da Comissão de 12 de Setembro de 1994 de dar início a um processo neste caso,

Após ter dado às partes a oportunidade de se pronunciarem sobre as objecções formuladas pela Comissão em conformidade com o artigo 23º do Regulamento nº 4056/86 e com o Regulamento (CEE) nº 4260/88 da Comissão, de 16 de Dezembro de 1988, relativo às comunicações, às denúncias, aos pedidos e às audições previstos pelo Regulamento (CEE) nº 4056/86 do Conselho, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85º e 86º do Tratado [2], com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia,

Após consulta do Comité consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e abusos de posição dominante nos transportes marítimos,

Considerando o seguinte:

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

I. OS FACTOS

A. ANTECEDENTES DA PRESENTE DECISÃO

(1) A presente decisão foi elaborada na sequência das inspecções efectuadas em Abril de 1993, nos termos do nº 3 do artigo 18º do Regulamento (CEE) nº 4056/86, nas instalações de quatro operadores de *ferry*. Durante estas inspecções, a Comissão descobriu documentos que revelavam que vários operadores de *ferry* tinham acordado a imposição comum de uma sobretaxa de desvalorização cambial sobre o transporte de mercadorias na sequência da desvalorização da libra esterlina em Setembro de 1992. Cinco operadores, designadamente, a P&O European Ferries, a Stena Sealink, a SNAT, a Brittany Ferries e a North Sea Ferries, anunciaram a aplicação de sobretaxas idênticas sobre o transporte de mercadorias nas rotas entre o Reino Unido e o resto da Europa, a partir da mesma data e segundo um método de cálculo comum.

B. AS EMPRESAS

(2) As empresas abrangidas pelo presente processo são os operadores de *ferry* ro-ro que prestam serviços de transporte de mercadorias em várias rotas entre a Inglaterra e o resto da Europa.

— A P&O European Ferries Ltd («P&OEF») é uma filial da Peninsular and Oriental Steam Navigation Company («P&OSNC»). A P&OEF presta serviços de transporte de mercadorias em *ferries* ro-ro nas rotas marítimas de curta distância entre Dover e Calais, nas rotas da parte ocidental do canal da Mancha entre Portsmouth e Le Havre ou Cherburg e, aquando da infracção, numa rota do mar do Norte entre Felixstowe e Zeebrugge, bem como Roterdão. Além disso, aquando da infracção, tinha um acordo de exploração em comum com o operador belga

Regie Voor Maritiem Transport (RMT) ao abrigo do qual prestava serviços entre Dover e Ostend/Zeebrugge. A P&OEF informou a Comissão que o seu volume de negócios no mercado relevante se cifrou em [...] de libras esterlinas (*) em 1992.

— A Stena Line UK («Sealink» ou «SSL») é uma filial a 100 % da Stena Line AB, uma empresa sueca que realizou um volume de negócios consolidado de 9,4 mil milhões de coroas suecas em 1994. Sob o nome Stena Sealink Line, esta empresa explorava serviços entre Dover e Dunquerque, Newhaven e Dieppe, assim como entre Cherbourg e Southampton. Anteriormente, prestava também serviços na rota de curta distância do canal da Mancha entre Dover e Calais, nos termos de um acordo de exploração em comum com a Societé Nouvelle d'Armement Transmanche («SNAT») (1). A SSL informou a Comissão de que o seu volume de negócios no mercado de transporte de mercadorias entre o Reino Unido e a França elevou-se a [...] de libras esterlinas em 1993.

— A Sea France («SNAT») é uma filial a 100 % da GIE Transmanche que, por seu turno, é participada em 86,6 % pela SNCF, a empresa ferroviária nacional francesa. Anteriormente denominada SNAT (ver *supra*), o seu volume de negócios total ascendeu a 1 112 637 867 de francos franceses em 1991.

— A Bretagne Angleterre Irlande Sa («BAI») é uma empresa francesa que, sob o nome Brittany Ferries («BF»), assegura serviços de transporte de mercadorias em *ferries* ro-ro nas rotas da parte ocidental do canal da Mancha entre Portsmouth e Plymouth e Caen, St. Malo e Roscoff. Além disso, a BAI (UK) Ltd, uma filial britânica da BAI, presta igualmente serviços de transporte de mercadorias numa rota na parte ocidental do canal da Mancha, isto é, entre Poole e Cherbourg, através de uma outra filial, a Truckline Ferries. O volume de negócios da BAI cifrou-se em 1,8 mil milhões de francos franceses em 1993.

— A North Sea Ferries («NSF»), uma empresa comum participada a 50 % pela P&OSNC e pela Koninklijke Nedlloyd Group NV, assegura serviços nas rotas do mar do Norte entre Hull, Ipswich e Teesport e Zeebrugge e Roterdão. Em 1991, o seu volume de negócios elevou-se a 56 404 559 libras esterlinas.

(3) A Comissão examinou o comportamento de vários outros operadores de *ferry* que introduziram sobretaxas de desvalorização cambial no mercado relevante. Estes operadores não são abrangidos pelo presente processo mas são subsequentemente referidos por diversas vezes. Estas empresas incluem:

— a Tor Line, uma filial estabelecida na Holanda da empresa sueca Tor Line AB que constitui, por seu turno, uma filial do operador dinamarquês DFDS, e que assegura uma ligação no mar do Norte entre Immingham e Roterdão,

— a Sally Line, uma empresa finlandesa que explora uma rota entre Ramsgate e Dunquerque/Ostend,

— a Olau Line, que assegurava até recentemente serviços na rota entre Sheerness e Vlissingen,

— a Stena Line BV, uma empresa filial da mesma sociedade-mãe que a Stena Sealink, que explora a rota entre Harwich e Hook na Holanda.

(4) Segundo as estimativas, a quota de mercado agregada dos cinco operadores abrangidos pelo presente processo ascendia no seu conjunto a mais de 60 % do mercado relevante em 1992, com base nos dados publicados em «Cruise & Ferry Info», uma publicação anual do sector, divulgados pelo Ministério britânico dos Transportes e comunicados pela P&OEF.

O mercado

(5) O mercado relevante é o da prestação de serviços de transporte marítimo de mercadorias entre o Reino Unido e a França, a Bélgica e a Holanda. Inclui as ligações com origem e com destino ao Reino Unido.

Geograficamente, este mercado inclui todos os serviços entre, por um lado, os portos situados na costa leste e sul da Inglaterra e, por outro, os portos no norte da França, na Bélgica e na Holanda. É possível identificar segmentos mais restritos no âmbito deste mercado. O mercado pode ser nomeadamente dividido em três segmentos principais: as rotas de curta distância no canal da Mancha, as rotas na parte ocidental do canal da Mancha e as rotas do mar do Norte. Existe uma sobreposição concorrencial significativa entre a parte ocidental do canal da Mancha e as rotas de curta distância do canal da Mancha, por um lado, e entre estas últimas e as rotas do mar do Norte, por outro. Esta substituibilidade advém do facto de os portos em causa possuírem boas ligações pelo que a opção dos transportadores entre diversos destinos alternativos no Reino Unido ou na Europa continental é relativamente fácil e corrente.

No período em que se verificou a infracção, o transporte dos veículos de mercadorias entre estes portos apenas podia ser efectuado através dos serviços de *ferry*, dado o facto de o túnel do canal da Mancha ainda não se encontrar aberto. Os serviços em causa eram prestados através de *ferries* «roll-on roll-off» (ro-ro) ou «lift-on lift-off» (lo-lo) e abrangiam, nomeadamente, o transporte de veículos de mercadorias acompanhados pelo respectivo condutor, reboques não acompanhados, contentores, etc. Os operadores abrangidos pela presente decisão são todos operadores de *ferry* ro-ro.

(*) No texto da presente decisão destinado a publicação, determinadas informações [...] foram omitidas, nos termos do artigo 24º do Regulamento (CEE) nº 4056/86, em matéria de segredos de negócios.

(1) JO nº C 82 de 19. 3. 1994, p. 7. O referido acordo já não vigora actualmente.

Estima-se que o mercado de transporte de mercadorias entre o Reino Unido e o resto da Europa em 1992 se cifrava em aproximadamente 2,9 milhões de unidades, 59 % das quais no mar do Norte, 30 % no Estreito de Dover (rota marítima de curta distância) e 11 % na parte ocidental do canal da Mancha. Os operadores visados pela presente decisão possuíam quotas de mercado estimadas em aproximadamente 49 % do mar do Norte, 83 % do estreito de Dover e 100 % da parte ocidental do canal da Mancha.

A prática concertada

(6) A prática concertada refere-se à imposição simultânea de sobretaxas de desvalorização cambial idênticas por certos operadores de *ferry* sobre as tarifas de transporte de mercadorias pagas em libras esterlinas em determinadas rotas entre o Reino Unido e o resto da Europa em 1992.

(7) Na sequência da desvalorização de cerca de 17 % da libra esterlina em 16 de Setembro de 1992, os operadores de *ferry* com receitas em libras esterlinas e despesas noutras divisas foram obrigados a tomar uma decisão quanto à forma de reagir à possibilidade de um decréscimo do valor real das suas receitas e de um aumento dos seus custos em termos reais. Os operadores britânicos, por exemplo, recebem uma parte das suas receitas em libras esterlinas, ao passo que devem suportar uma parte dos seus custos como, por exemplo, os relativos a combustível e peças sobresselentes, noutras moedas. Os operadores da Europa continental que recebessem uma parte significativa das suas receitas em libras esterlinas eram igualmente afectados. Além disso, corriam o risco de ver os seus clientes optar pela facturação em libras esterlinas ou recorrer a outros operadores a fim de tirar partido da desvalorização. Por outro lado, os operadores com receitas significativas noutras moedas e custos em libras esterlinas estavam em posição de beneficiar da desvalorização.

(8) Consequentemente, todos os operadores de *ferry* deviam tomar uma decisão comercial, podendo optar por várias soluções possíveis. Por exemplo, podiam aumentar os seus preços por forma a compensar a diminuição das suas receitas ou procurar atrair a clientela dos seus concorrentes através da manutenção ou mesmo redução dos seus preços. Com efeito, todas as considerações comerciais normais aplicáveis numa economia aberta de mercado seriam relevantes nesta situação. As estruturas dos custos dos diversos operadores de *ferry* no mercado relevante variam de forma significativa em função da sua dimensão, rotas exploradas, fontes de abastecimento, número de embarcações, efectivos, etc. Por conseguinte, as suas reacções à desvalorização da libra não seriam normalmente uniformes.

(9) Em finais de Setembro de 1992, vários operadores internacionais de transporte rodoviário de mercadorias anunciaram que passariam a impor sobretaxas de desvalorização cambial sobre os preços de transporte pagos em libras esterlinas. Esta medida parece ter influenciado os operadores de *ferry* na sua resposta à situação, uma vez que todos os operadores no mercado relevante introduziram, subsequentemente, uma sobretaxa de desvalorização cambial sob uma forma ou outra. As partes implicadas na infracção introduziram sobretaxas na mesma data, designadamente, em 1 de Novembro de 1992, a percentagens idênticas e segundo o mesmo método de cálculo. Três operadores enviaram cartas aos seus clientes cuja redacção era praticamente idêntica. A Comissão não considera que a introdução de uma sobretaxa de desvalorização cambial seja, por si, um problema, uma vez que se trata de uma decisão comercial que cada empresa, se actuar de forma autónoma, tem o direito de tomar. No entanto, os factos demonstram claramente que quase todos os operadores de *ferry* no mercado relevante contactaram directamente os seus concorrentes e discutiram a forma como tencionavam reagir à nova situação.

(10) A Stena Sealink, a SNAT, a P&OEF e a Brittany/ /Truckline Ferries anunciaram sobretaxas idênticas nas rotas entre o Reino Unido e a França (estreito de Dover e parte ocidental do canal da Mancha). Em 1992, estima-se que os operadores em causa detinham 88 % do mercado nestas rotas.

(11) Nas rotas entre o Reino Unido e a Bélgica (estreito de Dover e mar do Norte), tanto a P&OEF como a NSF anunciaram sobretaxas idênticas à tabela da MAT para a Bélgica. (Trata-se de uma tabela de sobretaxas que tinha sido adoptada, em Setembro de 1992, pela MAT Transport, uma empresa de transporte rodoviário e subsequentemente denominada «tabela da MAT». Esta fixava o nível das diferentes sobretaxas para o transporte em direcção e proveniente de treze países europeus, incluindo a França, a Bélgica e a Holanda. O montante da sobretaxa a ser aplicada ao transporte de ou para um determinado país numa dada semana podia ser calculado com base nas taxas de câmbio publicadas no «Financial Times» da sexta-feira precedente). Estima-se que estes operadores possuíam uma quota de mercado superior a 50 % nestas rotas.

(12) Nas rotas entre o Reino Unido e os Países Baixos (mar do Norte), a NSF anunciou sobretaxas idênticas às da tabela da MAT para a Holanda, enquanto a P&OEF anunciou também sobretaxas praticamente idênticas. Em 1992, estes operadores possuíam uma quota de mercado estimada em mais de 30 % nestas rotas.

(13) Todos os operadores introduziram as suas sobretaxas em 1 de Novembro de 1992.

C. AS AVERIGUAÇÕES REALIZADAS PELA COMISSÃO

(14) Em 6 e 7 de Abril de 1993, funcionários da Comissão, actuando nos termos do artigo 18º do Regulamento (CEE) nº 4056/86, realizaram inspecções simultâneas sem notificação prévia nas instalações de três das empresas visadas pela presente decisão: P&O EF, Stena Sealink e BF. Foi igualmente realizada uma inspecção nas instalações da Sally Line e da Truckline Ferries, uma filial da BF.

Na sequência destas inspecções, foram enviados pedidos de informação nos termos do artigo 16º do Regulamento (CEE) nº 4056/86 às empresas supramencionadas.

D. ELEMENTOS DE PROVA

(15) Os principais elementos de prova em que se baseia a presente decisão incluem:

a) As comunicações enviadas, sobretudo por telecópia, entre os diferentes operadores sobre a introdução e o cálculo de uma sobretaxa de desvalorização cambial;

b) Os memorandos internos redigidos por empregados da P&OEF, Sealink e BF;

c) As declarações efectuadas pela P&O EF e Stena Sealink nas suas respostas aos pedidos de informação e à comunicação de acusações da Comissão.

P&OEF e Stena Sealink

(16) A Stena Sealink informou a Comissão [1] de que, em 29 de Setembro de 1992, tinha sido realizada uma reunião em Paris entre a Stena Sealink e a SNAT na qual tinham sido nomeadamente debatidos os efeitos da desvalorização da libra esterlina. A Sealink declarou que, nesta reunião, a SNAT a informou que receava perder clientes que dispunham da possibilidade de pagar em duas moedas junto dos seus concorrentes, nomeadamente, a P&OEF (ou seja, os clientes que podiam optar por pagar em francos franceses ou libras esterlinas escolheriam esta última possibilidade). A Sealink declarou que o director de transporte de mercadorias da P&OEF tinha participado na reunião mediante acordo prévio da Sealink e que tinham sido debatidos os efeitos da desvalorização. Segundo a Sealink, a SNAT afirmou que caso a P&OEF não tomasse medidas para suprimir a distorção criada com a desvalorização, esta empresa ver-se-ia obrigada a reduzir as suas tarifas em francos franceses. O director de transporte de mercadorias da P&OEF aceitou discutir a questão com o seu director-geral.

(17) Em 2 de Outubro de 1992, realizou-se uma outra reunião entre a Sealink, a SNAT e a P&OEF a fim de discutir propostas sobre a racionalização dos serviços de *ferry* tendo em vista a concorrência com o Eurotunel. Foi igualmente debatida a questão das sobretaxas de desvalorização cambial. Segundo a P&OEF [2], «as partes retiraram algumas conclusões de base das suas discussões: a necessidade de impor uma sobretaxa de desvalorização cambial para assegurar a viabilidade das suas operações comerciais, a necessidade de impor uma sobretaxa de desvalorização cambial para restabelecer a ordem no mercado». A P&OEF declarou que os três operadores acordaram sobre a necessidade de impor uma sobretaxa segundo um «calendário organizado» a fim de proteger os respectivos interesses de cada empresa. Além disso, a P&OEF afirmou também que, uma vez que os três operadores presentes representavam as empresas mais importantes, esperavam que a sua intenção de aplicar uma sobretaxa fosse acolhida favoravelmente pelos operadores mais pequenos como, por exemplo, a Sally Line e a Brittany Ferries.

(18) A Stena Sealink referiu que, no decurso destas discussões, a SNAT repetiu a declaração efectuada na reunião de Paris segundo a qual teria de reduzir as suas tarifas de transporte de mercadorias em francos franceses a fim de garantir a sua competitividade, se os operadores britânicos não aumentassem as suas tarifas em libras esterlinas. A Sealink afirmou que tinha informado a SNAT e a P&OEF da sua intenção de introduzir uma sobretaxa de desvalorização cambial mas que esta última não desejava aplicar uma sobretaxa deste tipo. No entanto, a P&OEF declarou que contactaria outros operadores para auscultá-los sobre as implicações de uma sobretaxa de desvalorização cambial.

(19) Em 5 de Outubro de 1992, a P&OEF enviou uma tabela de sobretaxas à Stena Sealink, tendo referido que o objectivo consistia em indicar à Sealink o tipo de sobretaxa que tencionava adoptar na sequência das discussões realizadas em 2 de Outubro. (Na realidade, esta tabela de sobretaxas tinha sido enviada à P&OEF pela NSF, e continha quatro níveis deslizantes de sobretaxas, baseados respectivamente nas taxas de câmbio aproximadas das moedas neerlandesa, belga, francesa e alemã aquando da desvalorização da libra esterlina.)

(20) No entanto, segundo as declarações da P&OEF, os operadores de *ferry* acabaram por cooperar na selecção dos diferentes níveis de sobretaxas, designadamente, na elaboração de níveis idênticos ao da tabela da MAT (ver ponto 11).

(21) De acordo com a Stena Sealink, foram realizadas uma série de telefonemas entre esta empresa e a P&OEF durante a semana que teve início em 5 de Outubro de 1992. No decurso destes contactos telefónicos, as partes discutiram a adequação da tabela da MAT, a data em que cada parte anunciaria a imposição das sobretaxas e a data da respectiva aplicação.

(22) Em 12 de Outubro de 1992, a Stena Sealink enviou uma cópia da tabela de sobretaxas da MAT Transport à SNAT e à Stena Line BV.

[1] Resposta da Stena Sealink ao pedido formulado nos termos do artigo 16º

[2] Resposta da P&OEF ao pedido formulado nos termos do artigo 16º

(23) Em 14 de Outubro de 1992, a Stena Sealink enviou por telecópia à P&OEF uma cópia da carta que tencionava enviar aos seus clientes no dia seguinte, em que anunciava a aplicação de sobretaxas sobre todos os transportes de mercadorias pagos em libras esterlinas nas suas rotas entre a Inglaterra e a França a partir de 1 de Novembro de 1992 (1). A tabela das sobretaxas propostas neste projecto de carta era idêntica ao da tabela da MAT para os transportes com origem ou com destino a França. Uma nota manuscrita no fim deste documento revela que a telecópia da Sealink foi seguida por uma conversa telefónica entre a P&OEF e a Stena Sealink em 14 de Outubro de 1992, em que a primeira tinha assinalado a existência de um erro factual na carta, tendo a Stena Sealink indicado que a carta seria alterada a fim de corrigir esse erro.

Segundo a P&OEF, as partes tinham acordado que a Sealink tomaria a iniciativa de introduzir a sobretaxa, tendo a Sealink enviado este projecto de carta à P&OEF a fim de informá-la sobre a sobretaxa que iria aplicar e a respectiva data de adopção.

(24) A Stena Sealink alega que, cerca de 15 de Outubro, a P&OEF telefonou para informá-la que a Sally Line não aplicaria uma sobretaxa, tendo solicitado à Sealink que contactasse essa empresa. A Sealink assim fez, e a Sally Line reiterou o seu desejo de não aplicar uma sobretaxa.

A P&OEF contactou a Sally Line em 16 de Outubro de 1992 e transmitiu-lhe uma cópia da carta que tinha sido enviada no dia anterior pela Stena Sealink aos seus clientes para anunciar a imposição de sobretaxas. A P&OEF informou a Sally Line de que tencionava aplicar a mesma tabela de sobretaxas. Segundo a P&OEF, a Sally Line aceitou a necessidade de uma sobretaxa mas não considerou justificada a aplicação da tabela da MAT. Em 22 de Outubro, a P&OEF contactou novamente a Sally Line e informou-a de que se aplicasse sobretaxas diferentes tal criaria «perplexidade e dificuldades no mercado» (2).

Em 23 de Outubro, a Sally Line enviou uma carta aos seus clientes, cujo teor era praticamente idêntico ao das cartas da P&OEF e da BF, embora o nível das sobretaxas fosse inferior e não correspondesse à tabela da MAT. Uma vez que não existem provas suficientes de que as decisões da Sally Line relativas à introdução das sobretaxas e aos respectivos montantes constituem o resultado de uma prática concertada, a Sally Line não é destinatária da presente decisão.

(25) A Stena Sealink declarou que, a partir de 19 de Outubro, recebeu vários telefonemas da P&OEF durante os quais as empresas discutiram as reacções negativas dos seus clientes à divulgação das sobretaxas. Em 22 de Outubro, a P&OEF interrogou-a sobre a forma como as duas empresas poderiam cobrar a sobretaxa na eventualidade de os clientes se recusarem a pagá-la. A Sealink respondeu que era necessário fazer compreender claramente aos clientes que não se verificaria qualquer recuo na sua aplicação e que a Stena Sealink iria fazer o mesmo.

Em 29 ou 30 de Outubro de 1992, a P&OEF queixou-se por telefone à Stena Sealink de que a SNAT estava a conceder um desconto a alguns clientes a fim de compensá-los pelo aumento da paridade cambial do franco francês em relação à libra esterlina. A Stena Sealink declarou que, após ter confirmado a posição com a SNAT, informou a P&OEF por telefone que, não obstante a existência de alguns acordos deste tipo, estes deixariam de ser aplicáveis aquando da introdução da sobretaxa em 1 de Novembro de 1992.

Subsequentemente, em 5 de Outubro, a P&OEF telefonou à Stena Sealink e informou-a de que, em consequência das medidas adoptadas pela SNAT, tinha decidido não aplicar a sobretaxa aos seus clientes mais importantes. Em seguida, a P&OEF forneceu à Stena Sealink, ainda por telefone, uma lista de cerca de 35 a 40 clientes deste tipo.

(26) Um documento com data de 13 de Novembro de 1992, encontrado nas suas instalações, revela que a P&OEF [...]. Um outro documento interno revela que, a partir de 23 de Novembro de 1992, a P&OEF [...].

(27) Um documento encontrado nas instalações da Stena Sealink, de 24 de Novembro de 1992, dirigido à SNAT declara o seguinte: [...].

(28) Outro documento encontrado na Stena Sealink refere que [...].

(29) A P&OEF referiu que renunciou à imposição da sobretaxa, tendo preferido proceder a uma renegociação global das tarifas de 1993 com os seus clientes mais importantes, o que é confirmado pelos documentos encontrados nas suas instalações. No entanto, a sobretaxa continuou a ser aplicada a outros clientes, e documentos encontrados na instalações da Sally Line indicam que, em 20 de Novembro de 1992, a P&OEF enviou uma carta aos clientes dos seus serviços na rota entre Felixstowe e Roterdão/Zeebrugge, em que lhes informava do aumento das tarifas de transporte de mercadorias para 1993 e na qual declarava o seguinte: «A fim de evitar qualquer mal-entendido, as sobretaxas de desvalorização cambial continuarão a ser aplicadas segundo uma taxa variável, a partir de 1 de Novembro de 1992, conforme anunciado na nossa carta de 19 de Outubro de 1992». Cartas análogas foram enviadas, em 23 de Novembro de 1992, aos seus clientes da rota Dover-Calais/Bolonha/Zeebrugge/Ostend.

(1) Documento encontrado nas instalações da P&OEF.
(2) Documento encontrado nas instalações da Sally Line durante a inspecção da Comissão.

(30) Um documento de 24 de Novembro de 1992, encontrado nas instalações da P&OEF declara que: [...].

Brittany/Truckline Ferries

(31) A P&OEF declarou ter contactado a BF para informá-la da sua intenção de introduzir em conjunto com outros operadores uma sobretaxa de desvalorização cambial com base numa taxa deslizante comum. Segundo a P&OEF (1), «a Brittany Ferries aprovou esta iniciativa» e a P&OEF transmitiu à Truckline Ferries uma cópia da carta que tencionava enviar aos seus clientes para anunciar a imposição destas sobretaxas, juntamente com uma cópia da tabela regressiva das sobretaxas propostas.

(32) A Stena Sealink afirma que, entre 12 e 15 de Outubro de 1992, foi contactada pela BF, que indagou sobre as medidas que tencionava adoptar na sequência da desvalorização da libra esterlina. A Sealink informou a BF que iria aplicar, a partir de 1 de Novembro de 1992, uma sobretaxa segundo a tabela adoptada pela MAT Transport Ltd. e que esta sobretaxa seria aplicável a todos os seus clientes, sem excepção.

(33) Uma nota interna da BF (2) de 16 de Outubro de 1992 declara o seguinte:

«Todos os principais operadores, designadamente, a Sealink, a P&O, a Olau, a Sally, etc., enviaram já ou estão a enviar o documento em anexo a todos os seus clientes tanto na Europa continental como no Reino Unido. Creio que esta medida será rigorosamente aplicada a todos os clientes, sem excepção; sugiro, por conseguinte, a divulgação da seguinte circular na segunda-feira» (19 de Outubro de 1992).

Em anexo a esta telecópia, constava um projecto de carta, que era praticamente idêntica à enviada pela P&OEF em 19 de Outubro de 1992, juntamente com uma tabela de sobretaxas correspondente à da MAT.

(34) Em 21 de Outubro de 1992, a BF transmitiu à P&OEF uma cópia (3) da carta enviada pela Truckline Ferries aos seus clientes no dia anterior para anunciar a imposição de uma sobretaxa de desvalorização cambial, com efeitos a partir de 1 de Novembro de 1992. A P&OEF declara que tal se destinava a confirmar por escrito a informação oral quanto à aplicação da sobretaxa com base na tabela da MAT.

(35) Tal como no caso da P&OEF e da Sealink, a Comissão não descobriu quaisquer provas durante as suas inspecções de que a BF tivesse efectuado quaisquer tentativas no sentido de calcular as suas perdas potenciais na sequência da desvalorização da libra esterlina antes de optar pela aplicação da tabela da MAT. Ao invés, depreende-se claramente de um documento de 7 de Dezembro de 1992, descoberto nas instalações da BF, que nunca foi efectuada qualquer tentativa no sentido de calcular as sobretaxas de forma directamente relacionada com a estrutura de custos da empresa na altura em que estas foram anunciadas. Este documento refere-se a um pedido de informação recebido do «Office for Fair Trading» do Reino Unido (que tinha igualmente recebido uma denúncia sobre o comportamento dos operadores de *ferry)* e solicita [...].

(36) Um documento interno da BF (4), de 26 de Outubro de 1992, faz referência à P&OEF e à Sealink e declara: [...] O autor do documento argumentava que a BF devia aplicar as suas sobretaxas de forma flexível. A Comissão entende que este documento demonstra a existência de um acordo entre a P&OEF, a Sealink e a BF quanto à introdução de uma sobretaxa de desvalorização cambial a aplicar a todos os clientes.

North Sea Ferries

(37) Segundo a NSF, uma empresa comum entre a P&O e a Nedlloyd, com membros do conselho de administração em comum com a P&OEF, esta empresa e a P&OEF adoptaram uma abordagem coordenada sobre a questão da introdução de uma sobretaxa de desvalorização cambial, sendo a data de aplicação desta sobretaxa pela NSF (isto é, 1 de Novembro de 1992) escolhida pela P&OEF (5). A NSF declara que decidiu impor uma sobretaxa na mesma data que a P&OEF, ou seja, em meados de Outubro de 1992.

(38) A NSF afirma que foi contactada pela Stena Line BV em 12 ou 13 de Outubro de 1992, que a informou da sua intenção de introduzir uma sobretaxa e lhe transmitiu uma cópia da respectiva tabela. Esta informação foi comunicada à P&OEF nesse mesmo dia (6). A NSF declara que não informou a Stena Line BV das suas intenções nesta matéria mas que, dado o facto de a Stena Sealink ter conhecimento das intenções da P&OEF no mar do Norte, era natural que estivesse igualmente ao corrente da iniciativa da NSF.

(39) Em resposta a um pedido de informação que lhe foi enviado pela Comissão, a Stena Line BV declarou que, em 12 de Outubro, a Stena Sealink lhe tinha transmitido uma cópia da tabela da MAT e que nesse mesmo dia ou no dia subsequente a Stena Line BV contactou a NSF a fim de informá-la que introduziria uma sobretaxa com base numa taxa deslizante. Declarou igualmente que discutiu os efeitos da desvalorização com a NSF (7) no período compreendido entre 2 e 14 de Outubro.

(1) Resposta da P&OEF ao pedido formulado nos termos do artigo 16º
(2) Documento encontrado nas instalações da Brittany Ferries.
(3) Documento encontrado nas instalações da P&OEF.
(4) Documento encontrado nas instalações da Truckline Ferries.
(5) Resposta da North Sea Ferries ao pedido formulado nos termos do artigo 16º
(6) Documento encontrado nas instalações da P&OEF.
(7) Resposta da Stena Line BV ao pedido formulado nos termos do artigo 16º

(40) A NSF declarou que tinha informado a Tor Line no início de Outubro sobre a sua intenção de introduzir uma sobretaxa de desvalorização cambial, tendo incentivado a Tor Line a adoptar a mesma medida. Esta empresa não assumiu, contudo, qualquer compromisso nesse sentido.

Os argumentos das partes

P&OEF

(41) A P&OEF reconhece que participou numa prática concertada com a SSL e a SNAT em Outubro de 1992. No entanto, alega que as sobretaxas nunca foram aplicadas conforme previsto, tendo sido abandonadas no início de Novembro de 1992, pelo que não tiveram quaisquer repercussões sobre o mercado. Além disso, não afectaram as tarifas de 1993. Argumenta igualmente que esta prática concertada não incluiu, de forma efectiva, a BF e que a coordenação estabelecida com a sua empresa comum, a NSF, não constituiu de modo algum uma infracção ao disposto no artigo 85º

Sealink

(42) A SSL reconhece que participou juntamente com a SNAT numa prática concertada com a P&OEF e que infringiu o disposto no nº 1 do artigo 85º No entanto, argumenta que não se justifica a imposição de uma elevada coima uma vez que as sobretaxas não foram aplicadas. Alega também que tinha o direito de consultar a SNAT em matéria de tarifas nos termos do seu acordo de exploração em comum. A SSL aplicou uma sobretaxa unilateral de 5 % em 5 de Novembro de 1992, com efeitos a partir de 1 de Novembro 1992. A SSL argumenta igualmente que não se pode alegar a sua participação em práticas concertadas com a BF, dado que os contactos entre as duas empresas se circunscreveram a um único telefonema.

SNAT

(43) A SNAT, na sua resposta à comunicação de acusações da Comissão, sustenta que apenas seguiu a iniciativa tomada pela Stena Sealink, com a qual detém um acordo de exploração em comum, e que não estabeleceu quaisquer contactos com outros operadores de *ferry*. O facto de um representante da P&OEF ter participado na reunião de 29 de Setembro de 1992 constituiu um acontecimento excepcional e a sua participação deveu-se ao convite formulado nesse sentido pela Stena Sealink. A SNAT refere que «se limitou a declarar que tencionava adoptar as medidas necessárias para manter a sua quota de mercado, incluindo a redução das suas tarifas em francos franceses, caso se verificasse uma deterioração da sua posição concorrencial face aos seus clientes que dispunham da possibilidade de pagar em francos franceses ou libras esterlinas a concorrentes seus». A segunda reunião realizou-se em 2 de Outubro de 1992 para discutir a possibilidade de um «acordo alargado de exploração em comum» entre os três operadores, não tendo sido retiradas quaisquer conclusões importantes sobre as sobretaxas de desvalorização cambial. A SNAT alega que estas reuniões não provam a existência de uma prática concertada entre a P&OEF, a SSL e a SNAT e que, em todo o caso, uma prática deste tipo não teria tido como objecto a restrição da concorrência, nem teria afectado as trocas comerciais entre os Estados-membros. A SNAT afirma não ter qualquer conhecimento sobre a troca de tabelas entre a SSL e a P&OEF. A SSL era responsável pelas vendas e pelo *marketing* no Reino Unido nos termos do seu acordo de exploração em comum, pelo que a responsabilidade da aplicação de uma sobretaxa incumbia à SSL e não à SNAT. A SNAT desmente a alegação da SSL de que as sobretaxas de desvalorização cambial foram introduzidas a seu pedido.

(44) A SNAT argumenta que a mesma data de introdução e os níveis idênticos da sobretaxa se devem à estrutura de oligopólio e à transparência do mercado.

(45) A SNAT afirma que apenas [...] dos seus [...] clientes eram facturados em libras esterlinas, [...] dos quais não pagaram as sobretaxas ao passo que [...] pagaram-nas mas foram reembolsados sob a forma de descontos. As sobretaxas não foram aplicadas após 31 de Dezembro de 1992, nem foram integradas nas tarifas de 1993. Estas sofreram um aumento em geral de 5 %, embora as tarifas negociadas individualmente com alguns clientes importantes registassem, na prática, um decréscimo.

Brittany Ferries

(46) Durante a audição oral, a BF sustentou que o mercado era oligopolístico e transparente. Declarou que para tomar uma decisão sobre a forma de fazer face à desvalorização da libra esterlina, era essencial saber como iriam reagir os seus concorrentes pelo que tinha tomado as medidas necessárias para averiguar a sua posição, não tendo contudo estabelecido qualquer acordo com os mesmos. A Sealink anunciou os seus planos publicamente em 16 de Outubro de 1992, enquanto a BF descobriu os planos da P&OEF por mera casualidade durante uma conversa telefónica entre um dos seus empregados e um da P&OEF. A BF alega que havia uma convergência de interesses, isto é, desejava obter informações sobre o comportamento dos seus concorrentes enquanto estes, que haviam já iniciado uma prática concertada entre si, tinham interesse em transmitir a sua posição à BF. Esta empresa argumenta que o director de transporte de mercadorias da Truckline Ferries, [o Sr. ...], que já não trabalha nessa empresa, pode ter obtido antecipadamente uma cópia da carta da P&OEF. Ele tinha sido o responsável pela elaboração do projecto de carta a enviar pelo director-geral da BF (UK), [o Sr. ...], embora não o tivesse informado de que tinha conhecimento do teor da carta da P&OEF. A declaração do [Sr. ...], em resposta ao pedido de informação da Comissão, segundo a qual ele tinha

sido pessoalmente responsável pela redacção da carta, pode ser explicado pelo facto de que ele se encontrava numa posição difícil face à hierarquia, na medida em que um dos seus subalternos tinha colocado a empresa numa situação delicada.

(47) A BF argumenta também que o facto de o memorando interno de 16 de Outubro de 1992, citado na comunicação de acusações da Comissão, indicar incorrectamente que a Olau Line e a Sally Line tinham decidido introduzir as sobretaxas, prova que a BF não participou em qualquer acordo deste tipo, uma vez que, caso contrário, teria estado ao corrente da não participação da Olau Line e da Sally Line. A BF sustenta ter aplicado as mesmas sobretaxas que os outros operadores por «motivos psicológicos». Dado que alguns importantes transportadores rodoviários tinham introduzido uma sobretaxa e dado que a maior parte dos clientes dos operadores de *ferry* eram transportadores rodoviários, parecia provável que estes aceitassem a introdução de uma sobretaxa pelos operadores de *ferry*.

(48) Na sua resposta à comunicação de acusações, a P&OEF declara que [o Sr. ...], o seu director-geral, contactou [o Sr. ...] a fim de informá-lo da iniciativa que a P&OEF, SSL e SNAT tencionavam tomar. Referiu que não considerou a resposta da BF como um compromisso vinculativo mas, ao invés, como uma indicação informal de que, por motivos comerciais próprios, a BF estava disposta a seguir a iniciativa comercial dos principais operadores no mercado. Embora a Truckline Ferries tivesse subsequentemente confirmado que esta abordagem seria adoptada, a P&OEF não considerou que tinha obtido um compromisso prévio neste sentido.

(49) A BF declara que a sua sobretaxa afectou apenas 10 % dos seus clientes de transporte rodoviário de mercadorias e que foi apenas aplicada até 1 de Janeiro de 1993. No entanto, em 30 de Novembro de 1992, a BF enviou uma carta [1] aos seus clientes na qual declarava que a sobretaxa de desvalorização cambial seria integrada na sua estrutura tarifária, independentemente do aumento das tarifas para 1993.

North Sea Ferries

(50) A NSF reconhece ter cooperado com a P&OEF em Outubro de 1992 na preparação e introdução de uma tabela de sobretaxas cambiais deslizantes mas argumenta que tal não constituiu uma prática concertada. Entende que o artigo 85º não deve ser aplicável à coordenação estabelecida entre esta empresa e a P&OEF, visto que possuem uma empresa-mãe comum, designadamente, a P&OSNC.

(51) A NSF argumenta também que esta abordagem coordenada foi rapidamente abandonada após a introdução das sobretaxas, não tendo tido qualquer impacto económico sobre o mercado.

A apreciação dos argumentos das partes pela Comissão

(52) A Comissão observa que a P&OEF e a SSL reconhecem que infringiram o disposto no artigo 85º ao terem participado numa prática concertada entre si e com a SNAT. A Comissão rejeita o argumento da SNAT de que não tinha qualquer conhecimento de contactos com outros operadores de *ferry* para além do seu parceiro no acordo de exploração em comum, a SSL. Não obstante o facto de as reuniões realizadas em 29 de Setembro de 1992 e em 2 de Outubro de 1992 não terem tido como principal objectivo uma discussão sobre as sobretaxas de desvalorização cambial, foi reconhecido que esta questão foi debatida na presença de representantes das três empresas. A Comissão reconhece que a SNAT e a SSL tinham o direito de se consultarem mutuamente sobre as sobretaxas, uma vez que os seus serviços se encontram ligados entre si por um acordo de exploração em comum. Mas os contactos com a P&OEF constituem uma violação clara do artigo 85º (ver considerandos 55 a 59). Embora a Comissão possa aceitar a possibilidade de a SNAT não ter tido quaisquer contactos directos com outros operadores de *ferry* após 2 de Outubro de 1992, os elementos de prova reunidos indicam que teve contactos indirectos com a P&OEF, pelo menos, através da SSL, o seu parceiro no acordo de exploração em comum.

(53) No que diz respeito à BF, existem provas que revelam a existência de contactos entre a P&OEF e a SSL por um lado, e a BF, por outro. As partes argumentaram que dada a natureza restrita destes contactos, estes não podem constituir uma prática concertada. A Comissão não pode aceitar este argumento. Se as empresas pretenderem cooperar entre si para reagir a uma dada situação de mercado, não têm forçosamente de proceder a longas consultas entre si. A SSL alega que o seu contacto com a BF se limitou a um único telefonema. Nas circunstâncias em causa, foi provavelmente quanto bastou, atendendo ao facto de a P&OEF ter já igualmente contactado a BF e de esta empresa, como ela própria o reconhece, ter o maior interesse em conhecer o comportamento que os seus concorrentes iriam adoptar face à desvalorização da libra esterlina.

A carta da P&OEF aos seus clientes foi evidentemente transmitida à BF, que enviou à P&OEF uma cópia da carta que a Truckline Ferries tinha enviado aos seus clientes no dia anterior, para anunciar-lhes a imposição de uma sobretaxa de desvalorização cambial com efeitos a partir de 1 de Novembro de 1992. A P&OEF declara que tal se destinava a confirmar a sua indicação oral quanto à introdução da sobretaxa.

[1] Documento encontrado nas instalações da Truckline Ferries.

A BF argumentou que, dado o memorando interno de 16 de Outubro de 1992, citado pela Comissão na sua comunicação de acusações, indicar incorrectamente que a Olau Line e a Sally Line tinham decidido introduzir as sobretaxas, prova que a BF não participou em qualquer acordo deste tipo. A Comissão interpreta este documento apenas como uma indicação de que as partes presumiram que as outras empresas alinhariam com os seus planos. Tanto a P&OEF como a SSL estavam em contacto com a Sally Line nessa altura.

Um documento interno da BF, redigido por um membro do seu pessoal de vendas, faz referência à P&OEF e à Sealink e declara o seguinte: [...]. O autor do documento argumentava que a BF devia aplicar as suas sobretaxas de forma flexível. A Comissão interpreta este documento no sentido de a BF ter dado orientações ao seu pessoal de vendas quanto à conclusão de um acordo com a P&OEF e com a SSL para a aplicação de sobretaxas a todos os clientes, sem excepção.

(54) Em relação à NSF, a Comissão não pode aceitar os argumentos da NSF e da P&OEF de que a relação entre estas empresas exclui uma violação do artigo 85º As próprias partes declararam que a NSF tem competência para determinar a sua política comercial corrente independentemente das suas empresas-mãe, a P&OEF e a Nedlloyd [1]. Daí decorre que não se integra na organização da P&OEF, devendo ser considerado um operador separado no mercado. As partes não negam o facto de se ter verificado uma prática concertada no caso em apreço.

II. APRECIAÇÃO JURÍDICA

Artigo 85º

(55) O nº 1 do artigo 85º do Tratado CE estabelece que são incompatíveis com o mercado comum e proibidos todos os acordos entre empresas, todas as decisões de associações de empresas e todas as práticas concertadas que sejam susceptíveis de afectar o comércio entre os Estados-membros e que têm por objectivo ou efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência no mercado comum, designadamente, as que consistam em fixar, de forma directa ou indirecta, os preços de compra ou de venda ou quaisquer outras condições de transacção.

(56) A fim de determinar a existência de uma prática concertada, basta que as empresas substituam, de forma consciente, os eventuais riscos a enfrentar do ponto de vista da concorrência por uma cooperação prática entre si [2]. Uma prática concertada requer «o contacto directo ou indirecto entre os concorrentes que tenha por objecto ou efeito influenciar o seu comportamento no mercado ou divulgar o comportamento que decidiram ou tencionam adoptar no mercado» [3]. As provas revelam claramente que as partes realizaram discussões directas com vista a definir uma linha de acção comum no que respeita à introdução de sobretaxas de desvalorização cambial. É também claro que estas discussões foram travadas ao mais alto nível entre as partes, nomeadamente, com a participação directa dos respectivos directores-gerais.

(57) À luz do nível a que foram estabelecidos estes contactos entre os operadores e das informações que trocaram entre si no que respeita à imposição de uma sobretaxa, é evidente que as semelhanças entre as sobretaxas impostas por vários desses operadores não decorreram da transparência do mercado relevante, conforme sugerido por alguns deles. Em especial, as informações de que dispunham cada uma das partes implicadas na infracção sobre as actividades das outras partes não procediam de consultas com clientes comuns sendo, ao invés, o resultado de trocas directas de informação entre as empresas envolvidas.

(58) A fim de ser aplicável o disposto no artigo 85º, é necessário que o acordo ou a prática concertada entre as partes tenha como objectivo ou efeito a restrição da concorrência. Ora, o acordo entre as partes visa claramente a imposição de uma sobretaxa de desvalorização cambial comum, com efeitos a partir da mesma data. É indubitável que este acordo constituiu uma prática concertada que tinha por objecto fixar as condições de transacção pelas partes em causa.

(59) O acordo entre os operadores é claramente abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 85º, não obstante as dificuldades defrontadas pelos operadores na aplicação efectiva das sobretaxas anunciadas aos seus clientes [4]. Embora seja possível que as sobretaxas não tenham sido aplicadas exactamente nas mesmas condições que as anunciadas pelos operadores em meados de Outubro de 1992, a cooperação entre os operadores teve, no entanto, um impacto sobre as condições comerciais no mercado relevante.

[1] Resposta da NSF à comunicação de acusações, ponto 3.9. Resposta da P&O à comunicação de acusações, ponto 3.10.

[2] Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de Julho de 1972, no processo 48/69 ICI contra Comissão, Colectânea 1972, p. 619, ponto 64.

[3] Acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de Dezembro de 1975, nos processos apensos 40-48, 50, 54-56, 111, 113 e 114/73, Suiker Unie e outros contra Comissão, Colectânea 1975, p. 1663, ponto 174.

[4] Ver Decisão 86/398/CEE da Comissão relativa ao processo de polipropileno, em que as actividades das empresas foram consideradas uma infracção ao artigo 85º, apesar de os preços-objectivo acordados entre as partes não terem sido facturados na prática (JO nº L 230 de 18. 8. 1986, p. 1).

Efeito sobre as trocas comerciais entre os Estados-membros

(60) Dada a importância das empresas em causa no mercado de serviços de transporte marítimo de mercadorias entre o Reino e o Norte de França, a Bélgica e a Holanda, não restam dúvidas que o acordo afectava pelo menos potencialmente as trocas comerciais entre os Estados-membros.

(61) Uma prática concertada entre importantes prestadores de um dado serviço afectará, pela sua natureza intrínseca, a estrutura das trocas comerciais entre os Estado-membros, a qual seria diferente na sua ausência. Tal é particularmente o caso perante um serviço de transporte internacional. No caso em apreço, as partes envolvidas representam uma importante quota do mercado do serviço em causa e encontram-se estabelecidas em diferentes Estados-membros. Uma restrição da concorrência entre si é susceptível de alterar a procura em detrimento de um país e a favor de outro, alterando assim a estrutura das trocas comerciais entre os Estados--membros no que respeita a esse serviço. Verifica-se também, pelo menos potencialmente, um efeito secundário na medida em que um aumento do preço dos serviços de transporte é susceptível de contrair a procura desses serviços, diminuindo assim as trocas comerciais de mercadorias entre o Reino Unido e o resto da Europa.

Conclusão

(62) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a P&OEF, a Stena Sealink, a SNAT e a BF participaram numa prática concertada, em violação do disposto no artigo 85º do Tratado, ao terem acordado o montante de uma sobretaxa de desvalorização cambial a aplicar aos serviços de transporte de mercadorias por ferry ro-ro entre o Reino Unido e a França.

(63) A Comissão considera igualmente que a P&OEF e a NSF participaram numa prática concertada em violação do disposto no artigo 85º do Tratado, ao terem acordado o montante de uma sobretaxa de desvalorização cambial a aplicar aos serviços de transporte de mercadorias por *ferry* ro-ro entre o Reino Unido, a Bélgica e a Holanda.

COIMAS

Nº 2 do artigo 19º do Regulamento (CEE) nº 4056/86

(64) Nos termos do nº 2 do artigo 19º do Regulamento (CEE) nº 4056, a Comissão pode, através de decisão, aplicar às empresas coimas que podem variar entre 1 000 unidades de conta, no mínimo, e 1 000 000 de ecus, no máximo, podendo este último montante ser elevado a 10% do volume de negócios realizado durante o exercício financeiro precedente para cada uma das empresas que participaram na infracção se, deliberadamente ou por negligência, cometerem uma infracção ao disposto no nº 1 do artigo 85º do Tratado. No estabelecimento do montante da coima, deve ser tomado em consideração tanto a gravidade como a duração da infracção.

Gravidade

(65) Uma prática concertada mediante a qual os operadores mais importantes no mercado de transporte de mercadorias por ferry ro-ro procuraram introduzir um aumento uniforme nos preços constitui uma infracção grave do direito comunitário. Os operadores argumentaram que as sobretaxas se justificavam na medida em que havia o risco de incorrerem em elevados prejuízos caso não aumentassem os seus preços em libras esterlinas. A Comissão não nega o facto de que todos os operadores tinham o direito de aplicar sobretaxas de desvalorização cambial caso o considerassem necessário e desde que agissem de forma independente. No entanto, depreende-se claramente das provas obtidas que a P&OEF, a Stena Sealink, a SNAT, a BF e a NSF procuraram suprimir a incerteza quanto ao comportamento dos seus concorrentes através de um acordo entre si para a introdução de sobretaxas idênticas ou praticamente idênticas. A maioria dos operadores alegou que as sobretaxas não foram aplicadas na prática ou que o foram apenas parcialmente. A Comissão aceita que a introdução das sobretaxas foi apenas parcialmente bem-sucedida, em larga medida devido à oposição dos clientes à sua introdução. Mas este facto em nada diminui a gravidade desta infracção. Uma infracção deliberada e manifesta relativamente a um dos aspectos mais claros da proibição estabelecida no nº 1 do artigo 85º deve ser considerada uma infracção grave.

(66) A Comissão entende que os principais instigadores da prática concertada foram claramente a P&OEF e a Stena Sealink. Os outros operadores desempenharam um papel relativamente menor neste âmbito.

Duração

(67) No que diz respeito à P&OEF, à Sealink e à SNAT, a Comissão considera que a prática concertada teve início em 2 de Outubro de 1992, uma vez que a sua origem parece remontar à reunião realizada nessa data, tendo a BF e a NSF começado a nela participar a partir de meados de Outubro de 1992. As provas obtidas revelam que as sobretaxas foram aplicadas aos clientes de menor envergadura cujo poder de mercado era inferior ao dos seus concorrentes mais importantes e que vigoraram até 31 de Dezembro de 1992. Como mencionado no considerando 28 *supra*, um documento encontrado na Stena Sealink declara que [...] Outro documento encontrado na Stena Sealink, dirigido à SNAT,

refere que [...]. Os documentos encontrados nas instalações da Sally Line indicam que, em 20 de Novembro de 1992, a P&OEF enviou aos clientes dos seus serviços Felixtowe-Roterdão/Zeebrugge, uma carta em que os informava do aumento das tarifas de transporte de mercadorias para 1993 e em que declarava: «A fim de evitar qualquer mal-entendido, as sobretaxas de desvalorização cambial continuarão a ser aplicadas segundo uma taxa variável, a partir de 1 de Novembro de 1992, conforme anunciado na nossa carta de 19 de Outubro de 1992». Cartas similares foram enviadas em 23 de Novembro de 1992 aos clientes dos seus serviços entre Dover e Calais/Boulogne/Zeebrugge/Ostend. Outro documento interno da P&OEF revela que, a partir de 23 de Novembro de 1992, esta empresa [...] Um outro documento encontrado na P&OEF refere que [...] A SNAT reconhece que [...] dos seus [...] clientes facturados em libras esterlinas pagaram a sobretaxa e afirma que as sobretaxas não foram aplicadas após 31 de Dezembro de 1992, o que implica que foram pagas até essa data. De igual forma, a BF declara que a sobretaxa afectou 10 % dos seus clientes de transporte rodoviário de mercadorias e que foi aplicada até 1 de Janeiro de 1993.

A Comissão aceita que a infracção terá cessado no fim de 1992.

(68) A Comissão não considera que se justifique a imposição de elevadas coimas no caso em apreço. Embora o objectivo visado pelas empresas envolvidas possa ter constituído uma grave infracção do direito comunitário, a introdução simultânea das sobretaxas de desvalorização cambial foi apenas parcialmente bem-sucedida na prática. No entanto, também não seria adequado impor coimas puramente simbólicas, dada a natureza flagrante da infracção. A Comissão considera igualmente que deve ser imposta uma coima mais elevada à P&OEF e à Stena Sealink do que às restantes partes, dado o facto de terem sido os principais organizadores da prática concertada.

(69) A Comissão reconhece que a Stena Sealink, em especial, forneceu uma resposta completa e franca ao pedido de informações formulado pela Comissão na sequência da sua investigação sem aviso prévio. Considera, contudo, que não seria adequado proceder a uma redução da coima neste caso específico, atendendo ao facto de que esta cooperação só teve lugar após as investigações da Comissão terem revelado a existência de uma infracção e de a Stena Sealink ter sido uma das principais partes envolvidas na organização desta prática concertada. Tal coaduna-se com a política delineada pela Comissão na sua recente comunicação sobre a redução das coimas nos processos relativos a carteis [1],

[1] JO C nº 207 de 18. 7. 1996, p. 4.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

A P&O European Ferries, a Stena Line UK (Stena Sealink), a Sea France (SNAT), a Brittany Ferries e a North Sea Ferries infringiram o disposto no nº 1 do artigo 85º do Tratado CE ao terem participado, no período compreendido entre a primeira metade de Outubro de 1992 e 31 de Dezembro de 1992, numa prática concertada no âmbito da qual os principais operadores de ferry ro-ro no mercado de transporte de mercadorias entre o Reino Unido e a Europa continental estabeleceram secretamente contactos entre si com vista a debater e a determinar a sua forma de reagir à desvalorização da libra esterlina em Setembro de 1992.

Artigo 2º

São impostas as seguintes coimas às empresas a seguir designadas no que respeita à infracção apurada no artigo 1º:

i) P&OEF, uma coima de 400 000 ecus,

ii) Stena Line UK (Stena Sealink), uma coima de 100 000 ecus,

iii) Sea France (SNAT), uma coima de 60 000 ecus,

iv) Brittany Ferries, uma coima de 60 000 ecus,

v) North Sea Ferries, uma coima de 25 000 ecus.

Artigo 3º

As coimas devem ser pagas no prazo de três meses a contar da data de notificação da presente decisão na seguinte conta:

Conta nº 310-0933000-43
Comissão das Comunidades Europeias
Banque Bruxelles-Lambert
Agência Europeia
Rond Point Schuman 5
B-1040 Bruxelas

Decorridos três meses, serão automaticamente cobrados juros à taxa imputada pelo Instituto Monetário Europeu às suas transacções em ecus no primeiro dia útil do mês em que foi adoptada a presente decisão, majorada de 3,5 pontos percentuais, ou seja 7,5 %.

Artigo 4º

São destinatários da presente decisão as seguintes empresas:

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

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

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

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

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

A presente decisão constitui título executivo nos termos do artigo 192º do Tratado CE.

Feito em Bruxelas, em 30 de Outubro de 1996.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão