

# COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 13 de abril de 1994

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE

(IV/B-2/34.179 — Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf y Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven)

(El texto en lengua neerlandesa es el único auténtico)

(94/272/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento n° 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de España y de Portugal y, en particular, el apartado 6 de su artículo 15,

Vista la denuncia presentada por Van Marwijk y otros el 13 de enero de 1992, así como la solicitud de medidas provisionales, y los estatutos y reglamentos notificados por Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf y Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven el 15 de enero de 1992 y el 6 de febrero de 1992, respectivamente,

Tras haber dado a las empresas interesadas, de acuerdo con el apartado 1 del artículo 19 del Reglamento n° 17, la oportunidad de ser oídas acerca de las objeciones formuladas por la Comisión,

Considerando lo que sigue:

### I. HECHOS

#### La denuncia

- (1) El 13 de enero de 1992, MWCM van Marwijk y otras diez empresas presentaron una denuncia y una solicitud de medidas provisionales ya que, a su juicio, la Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven (en lo sucesivo «FNK») y la Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf (en lo sucesivo «SCK»), habían infringido el apartado 1 del artículo 85 y el artículo 86 del Tratado por excluir del mercado de alquiler de grúas móviles a las

empresas no asociadas y por determinar un régimen de precios fijos, de acuerdo con sus estatutos y reglamentos.

#### Los acuerdos notificados

- (2) El 15 de enero de 1992 fueron notificados a la Comisión los estatutos y reglamentos de SCK, relativos a la certificación de las empresas de alquiler de grúas (en lo sucesivo «el reglamento») y el 6 de febrero de 1992, los estatutos y reglamento interior de FNK. En ambos casos se solicitaba una declaración negativa o una exención con arreglo al apartado 3 del artículo 85. Un elemento fundamental de los acuerdos notificados es la prohibición denominada «inhuurverbod», enunciada en el segundo apartado del artículo 7 del reglamento de SCK, que establece lo siguiente: «Además de las restantes obligaciones impuestas por el presente reglamento, el titular de la certificación sólo podrá utilizar o ceder grúas provistas de placas de certificación válidas».

#### Las partes

- (3) Los denunciantes son empresas de alquiler de grúas móviles. Nueve de ellos están establecidos en los Países Bajos y los dos restantes en Bélgica. Ninguno es miembro de FNK y ninguno participa en SCK.
- (4) FNK es una asociación de empresas de alquiler de grúas móviles. Fue constituida el 13 de marzo de 1971 y tienen su sede en Culemborg. El 31 de diciembre de 1991 contaba con 186 socios.
- (5) SCK, que tiene su sede en la misma dirección de Culemborg, fue constituida el 15 de diciembre de 1987. Según sus estatutos, el objetivo de la organización es garantizar, mediante un sistema de super-

(<sup>1</sup>) DO n° 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

visión y registro de las empresas del sector, un nivel adecuado de calidad y competencia de las empresas participantes y de su personal, y la calidad de la maquinaria. El 31 de diciembre de 1992 contaba con 187 empresas participantes, la mayor parte de ellas miembros de FNK. Durante la fase inicial (1985-1987), SCK fue subvencionada por las autoridades de los Países Bajos.

### El mercado

- (6) Este tipo de grúas se utiliza en los Países Bajos principalmente en la construcción, la industria petroquímica y el sector del transporte. Entre las empresas de este sector es práctica común el subarriendo de grúas. Según datos de FNK, en 1991 funcionaban en los Países Bajos 350 empresas de alquiler de grúas con un volumen de negocios total de unos 450 millones de ecus. Los miembros de FNK realizaban al menos un 75 % de esta cifra. Según FNK, debido a problemas de transporte, la mayoría de las grúas operan dentro de un radio de unos 50 kilómetros; por lo tanto, para las empresas de otros Estados miembros el mercado de los Países Bajos queda restringido a los territorios próximos a las fronteras belga y alemana.

### Control de las autoridades

- (7) Con arreglo a la ley reguladora de las condiciones de trabajo (Arbowet), las empresas están obligadas a garantizar que la maquinaria utilizada por ellas responda a todas las exigencias de eficacia y seguridad en su construcción. En primer lugar, dicha maquinaria debe ser revisada periódicamente. Por otro lado, la normativa de seguridad basada en la citada ley desarrolla estas obligaciones. Pueden citarse el decreto sobre seguridad en fábricas y lugares de trabajo y el decreto sobre seguridad en otros tipos de lugares de trabajo, donde se desarrolla la normativa de seguridad en la construcción y utilización de grúas y otras máquinas elevadoras. Dicha normativa se encuentra pormenorizada después en diferentes reglamentos ministeriales que dan cumplimiento a las exigencias de la Directiva 89/392/CEE del Consejo<sup>(1)</sup>, relativa a las máquinas.

De acuerdo con el decreto sobre seguridad en fábricas y lugares de trabajo, KeBoMa es el único organismo encargado por el Ministerio de Asuntos Sociales para el control de las grúas y máquinas elevadoras. En caso de defectos o negligencias

graves, KeBoMa tiene la obligación de informar a la inspección de trabajo.

### Estructura de FNK y SCK

- (8) La SCK está reconocida por el consejo de certificación como organismo certificador, lo que implica que debe cumplir, a juicio de dicho consejo, una exigencia básica de independencia. Pero ello no impide que, en la práctica, los vínculos entre la FNK y la SCK sean tan estrechos que sería inconcebible que una tomase una iniciativa sin que la otra estuviera plenamente informada y plenamente de acuerdo.
- (9) En los estatutos de la SCK puede comprobarse que la mitad de su junta directiva es nombrada por la FNK, y que las decisiones se toman por simple mayoría. Por consiguiente, no se puede tomar ninguna decisión sin contar con la aprobación de FNK. El resto de los componentes de la junta no proceden de empresas del sector (artículo 5.1), sino que son representantes de grandes empresas que utilizan de forma regular y a gran escala los servicios de aquellas. De este modo los afiliados a la SCK se encuentran en una posición excelente para obtener los mejores contratos. Esto puede comprobarse, por ejemplo, en el reglamento interno de Nederlandse Spoorwegen, la compañía ferroviaria de los Países Bajos, donde se establece que sólo podrá tratarse con empresas de alquiler de grúas debidamente certificadas por SCK.

La junta directiva está asistida por un comité consultivo cuyos miembros son nombrados por ella misma, previo acuerdo con FNK, que también puede proponer candidatos. El comité consultivo está compuesto por ocho miembros, dos de los cuales proceden de la propia FNK, y cuatro de organizaciones de empresas usuarias de los servicios de alquiler de grúas. Las funciones del comité consultivo son, entre otras, asesorar a la junta directiva de SCK acerca de la índole y contenido del sistema de certificación y la determinación de las formas y requisitos de evaluación que constituyen el fundamento del sistema de certificaciones. Los dictámenes del comité consultivo son de carácter vinculante (artículo 2 del reglamento del comité consultivo).

Aunque FNK afirma que la instauración de SCK fue una iniciativa de las empresas usuarias de los servicios de alquiler, parece ser que fue la propia FNK la que la propugnó; las empresas usuarias no estaban por entonces muy organizadas.

Las dos organizaciones tienen la misma sede, número de teléfono y secretaria. Los estatutos y reglamentos de ambas fueron notificados por el mismo representante y en la misma forma.

(1) DO nº L 183 de 29. 6. 1989, p. 9. La última modificación de dicha Directiva la constituye la Directiva 93/68/CEE, DO nº L 220 de 30. 8. 1993, p. 1. Una modificación anterior (la de la Directiva 91/368/CEE, DO nº L 198 de 22. 7. 1991, p. 16) incluyó a las grúas en el ámbito de aplicación de la Directiva.

### Comportamiento de FNK y SCK

- (10) De acuerdo con su estatuto, el objetivo de FNK es defender los intereses del sector del alquiler de grúas en general y los de sus miembros en particular, así como fomentar las relaciones y la cooperación entre aquellos. Los estatutos y el reglamento interno determinan los objetivos a seguir y la forma en que hay que hacerlo. Las empresas no establecidas en los Países Bajos no pueden ser miembros de FNK.

En sus estatutos se recogen ciertas disposiciones por las cuales los miembros de FNK deben dirigirse preferentemente a los demás asociados, y deben practicar unas tarifas aceptables. Estas disposiciones fueron suprimidas por FNK con motivo de la sentencia emitida por el juzgado de distrito de Utrecht el 11 de febrero de 1992 tras un juicio sumario.

Hasta 1991 FNK publicaba una lista de tarifas; en un análisis del sector realizado por un organismo independiente se descubrió que existían dos listas de tarifas, una para los usuarios normales y otra para el alquiler de grúas suplementarias entre los diferentes miembros.

- (11) De acuerdo con sus estatutos, el objetivo de SCK es mantener y promover el nivel de calidad de los servicios de las empresas de alquiler de grúas. Éste debe alcanzarse mediante la determinación de un código de buenas prácticas, un sistema de certificación y unos mecanismos de control que garanticen el cumplimiento del citado código. Para obtener la certificación, las empresas deben satisfacer una serie de criterios: cumplimiento de las disposiciones legales en materia fiscal y de seguridad social, cobertura de seguros adecuada, fiabilidad y liquidez, capacitación y condiciones de empleo del personal. La empresa debe estar registrada en la cámara de comercio, lo que impide o, al menos, obstaculiza, el acceso de empresas no neerlandesas. La certificación supone también el cumplimiento de ciertos requisitos técnicos de las grúas, aunque SCK no efectúa inspecciones. Las grúas deben ostentar unas placas de certificación de SCK que demuestren que se han cumplido las condiciones impuestas por los estatutos. Finalmente, las empresas dotadas de una certificación deben aplicar las condiciones generales impuestas por FNK, entre ellas las relativas a los precios.

La certificación la llevan a cabo los miembros del comité consultivo y del comité de certificación. En estos órganos de SCK hay siempre una representación destacada del sector de los usuarios. Por ejemplo, AKZO, DSM y SHELL tienen representantes en ellos. De este modo, se consigue que las empresas usuarias contraten siempre empresas dotadas de certificación. El elemento final que hace

infalible el sistema es la citada cláusula « inhuurverbod », que entró en vigor el 1 de enero de 1991, y en virtud de la cual una empresa dotada de certificación no puede obtener en alquiler de grúas suplementarias de empresas no afiliadas a SCK. Como en este sector gran parte del trabajo se lleva a cabo en régimen de subcontratación, el resultado ha sido un notable descenso de la facturación de las empresas no afiliadas; esto ha puesto ya a varias de ellas en una situación delicada.

### Desarrollo del procedimiento

- (12) Tras una investigación provisional del asunto, la Comisión emitió su pliego de cargos el 16 de diciembre de 1992. La Comisión decidió retirar, de acuerdo con el apartado 6 del artículo 15 del Reglamento nº 17, la inmunidad frente a las multas previstas en el apartado 5 del artículo 15 de dicho Reglamento. A su juicio, ha habido una clara infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado; por lo tanto, no se justifica la aplicación del apartado 3 de dicho artículo, debido, entre otros motivos, al hecho de que SCK prohíbe que sus participantes alquilen grúas de empresas no afiliadas y deniega la participación a empresas extranjeras. La citada prohibición tiene graves consecuencias, ya que existen algunas grandes empresas que, de forma regular y a gran escala, requieren este tipo de servicios; al estar estas empresas estrechamente vinculadas con FNK y SCK, los participantes de esta últimas se encuentran en una posición de ventaja indiscutible.

Los hechos y argumentos alegados por FNK y SCK en su respuesta al pliego de cargos de 3 de febrero de 1993 no contenían ningún elemento que permitiera a la Comisión cambiar de parecer respecto al sistema de certificación de SCK, especialmente respecto a la prohibición de alquilar grúas suplementarias de empresas no afiliadas.

En su carta de 4 de junio de 1993, la Comisión informó a FNK y SCK de este hecho. La Comisión señaló que sólo podría suspenderse el procedimiento del apartado 6 del artículo 15 del Reglamento nº 17 si FNK y SCK levantaban la prohibición.

- (13) Como respuesta, FNK y SCK propusieron, en su carta de 12 de julio de 1993, que se modificara la prohibición de alquilar grúas suplementarias de empresas no afiliadas, enunciada en el segundo guión del artículo 7 del reglamento, de forma que sólo puedan alquilarse grúas dotadas de una certificación concedida por la SCK « o por otro organismo de certificación que, con arreglo a las normas EN 45011, esté habilitado para la certificación de empresas de alquiler de grúas, y ello siguiendo unos criterios equivalentes y demostrables ».

La Comisión considera que esta propuesta se enfrenta a parecidas objeciones, ya que está por demostrar que un sistema de certificación privado como el establecido por SCK suponga una mejora frente a la normativa vigente sobre grúas y máquinas elevadoras. Estas máquinas, así como sus piezas, están reguladas por la anteriormente mencionada Directiva 89/392/CEE. Por otro lado, KeBoMa, el organismo de inspección de grúas reconocido por el Gobierno de los Países Bajos, no es un organismo de certificación reconocido por EN 45011; por tanto, las grúas que sólo hayan recibido la certificación de KeBoMa se encuentran incursas en la prohibición, aunque cumplan todos los requisitos legales. La modificación propuesta por FNK y SCK serviría para muy poco en la práctica.

Por ello, en su carta de 2 de agosto de 1993, la Comisión afirmó que el segundo guión del artículo 7 del reglamento debería modificarse de manera que se permita el uso de todas las grúas que cumplan las disposiciones legales del lugar donde está establecido el usuario. FNK y SCK no aceptaron la propuesta. Por ello, la Comisión ha decidido continuar el procedimiento del apartado 6 del artículo 15.

#### **Desarrollo del procedimiento ante los tribunales nacionales**

- (14) De resultas del procedimiento iniciado por Van Marwijk c.s., el presidente del juzgado de distrito de Utrecht ordenó, en la sentencia de un juicio sumario emitida el 11 de febrero de 1992, que SCK levantara la prohibición. Esta sentencia fue anulada el 9 de julio de 1992 por el Tribunal de apelación de Amsterdam, igualmente en procedimiento sumario. Este Tribunal consideró que, en aquel momento, no se podía afirmar con certeza que la Comisión no fuera a conceder una exención a los acuerdos. A su juicio, los tribunales nacionales deben dar muestra de cautela en sus sentencias sobre estos temas, sobre todo teniendo en cuenta que, en este caso, los acuerdos iban a ser objeto de una decisión de la Comisión.
- (15) Tras hacerse público el pliego de cargos el 16 de diciembre de 1992, Van Marwijk c.s. acudió nuevamente al presidente del juzgado de distrito de Utrecht. En un juicio sumario cuya sentencia fue emitida el 6 de julio de 1993, el Tribunal afirmó que la prohibición de alquilar grúas de empresas no afiliadas debía ser suspendida, ya que las razones que habían llevado al Tribunal de apelación a anular la sentencia anterior del juzgado de distrito eran ya improcedentes. El presidente del juzgado

de distrito tuvo en cuenta el hecho de que, tanto en el pliego de cargos como en la citada carta de 4 de junio de 1993, la Comisión daba a conocer su parecer sobre los acuerdos y no dejaba lugar a dudas de que no iba a concederse una exención a la prohibición. Sin embargo, debido a que la sentencia se basaba en gran parte en la interpretación de una sentencia anterior del Tribunal de apelación de Amsterdam, la de 9 de julio de 1992, el presidente del juzgado de distrito retrasó cuatro meses la fecha en que debería surtir efecto la sentencia (hasta el 8 de noviembre) para dar lugar a que las partes pudieran acudir de nuevo ante el Tribunal de apelación de Amsterdam.

La sentencia del Tribunal de Amsterdam de 28 de octubre de 1993 desestimó la apelación. Consecuentemente, el 4 de noviembre FNK y SCK realizaron y difundieron una declaración destinada a dar cumplimiento a lo dispuesto por el Tribunal; con arreglo a ella, se suspendía la prohibición hasta que la Comisión llegara a una decisión definitiva sobre este tema.

#### **II. APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 85**

- (16) Los reglamentos de FNK y SCK forman, como han demostrado los hechos anteriormente descritos, un todo indisoluble, por lo que, en lo que al apartado 1 del artículo 85 del Tratado se refiere, deben ser analizados conjuntamente.

- (17) FNK es una asociación. Los miembros de la misma son empresas del sector del alquiler de grúas. Esto se desprende de los artículos 1 y 2 de los estatutos de FNK, así como de la exposición de motivos que acompañaba a la notificación.

Por lo tanto, FNK es una asociación de empresas comprendida en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

- (18) El reglamento interno de FNK es el resultado de una decisión tomada por una asociación de empresas, ya que ha sido adoptado en virtud de los estatutos de FNK, especialmente de su artículo 4.

- (19) SCK es una fundación de Derecho neerlandés creada a iniciativa de FNK con el objetivo de conceder, mediante pago, certificaciones a empresas de alquiler de grúas. SCK es una persona jurídica independiente, como puede comprobarse en el artículo 6 de sus estatutos y en la notificación. SCK no es un ente de Derecho público.

Cabe concluir que SCK, entidad que desarrolla actividades económicas o comerciales, es una empresa a efectos del apartado 1 del artículo 85.

(20) El hecho de que SCK sea un organismo de certificación reconocido por el consejo de certificación y cumpla las normas europeas en la materia (la serie EN 45000) no le exime del cumplimiento del apartado 1 del artículo 85. El hecho de que las normas de SCK estén reconocidas por el consejo de certificación no le permite transgredir la normativa de competencia.

(21) Las empresas de alquiler de grúas con certificaciones de SCK son también empresas incluidas en el ámbito del apartado 1 del artículo 85.

Por todo ello, la participación en el sistema SCK, que implica la aceptación de sus estatutos y reglamentos, constituye un acuerdo o decisión de una asociación de empresas, a efectos del apartado 1 del artículo 85.

(22) Una característica del sistema de SCK, introducida a iniciativa de FNK, es su carácter cerrado. La prohibición del artículo 7 de su reglamento es en gran parte responsable de ello. Como consecuencia de esta prohibición, desarrollada ulteriormente en los artículos 8, 9 y 10 del reglamento, las empresas afiliadas no pueden recurrir a otras no afiliadas como subcontratistas. De este modo, no sólo queda restringida la libertad de elección de las empresas participantes y, consiguientemente, la competencia entre ellas, sino que además se dificulta el acceso de terceros —especialmente de empresas establecidas en otros Estados miembros— al mercado de los Países Bajos. A ello contribuyen también los requisitos exigidos para las certificaciones, que han sido determinados a medida de los Países Bajos (véase considerando 25). El acuerdo de FNK y SCK puede considerarse, en general, como un intento de aprobación de todo el mercado neerlandés de alquiler de grúas. Por lo tanto, debe concluirse que está teniendo lugar una restricción de la competencia en el sentido del apartado 1 del artículo 85 del Tratado. FNK y SCK no han demostrado que su sistema de certificación sólo pueda funcionar mediante la citada prohibición.

(23) En la práctica los acuerdos se basan en dos elementos fundamentales: la cuota de mercado de las empresas afiliadas a FNK o a SCK (véase el considerando 6) y el hecho de que las mayores empresas usuarias de los servicios de alquiler de grúas (Esso, Shell, DSM y los ferrocarriles neerlandeses) utilizan únicamente los servicios de empresas afiliadas a SCK. En este sentido, hay que subrayar que estas grandes empresas están plenamente representadas en los órganos de SCK y que los representantes de FNK tienen en dichos órganos una mayoría decisoria. El resultado es que los mejores mercados les están reservados. La prohibi-

ción de alquilar grúas de empresas no afiliadas supone que, en caso de necesidad de grúas suplementarias, éstas sólo podrán suministrarlas empresas afiliadas a SCK.

(24) La eficacia de tales acuerdos es total gracias al sistema de control del sector instituido por SCK.

Los artículos 9 y 10 del reglamento ordenan la suspensión o la retirada de certificación de las empresas afiliadas que no cumplan las normas, entre ellas la citada prohibición. Los recursos contra estas decisiones deben presentarse ante un órgano cuyos componentes son nombrados indirectamente por FNK (artículo 14 del reglamento). La suspensión o retirada de la certificación de una empresa afiliada es hecha pública mediante un anuncio en la prensa especializada. Este anuncio representa, en primer lugar, una amenaza de retirada de la certificación a otras empresas afiliadas que continúen celebrando contratos con la empresa afectada y, en segundo lugar, una sugerencia de que es preferible no tratar con ella. Estos anuncios son muy perjudiciales para las empresas afectadas.

(25) Los sistemas de FNK y SCK exigen que los participantes tengan su sede en los Países Bajos [como puede comprobarse en la letra a) del artículo 4 de los estatutos de FNK y en los requisitos de certificación de SCK, enteramente orientados y basados en la situación de los Países Bajos], lo que excluye a empresas de otros Estados miembros, especialmente de Bélgica y Alemania (véase considerando 6). Bélgica y Alemania tienen unos sistemas de autorización de grúas parecidos al de los Países Bajos.

(26) Debido a las cifras totales de facturación del sector del alquiler de grúas, a las cuotas de mercado de los participantes y a las relaciones especiales que mantienen las empresas usuarias y SCK, cabe afirmar que los acuerdos pueden restringir notablemente la competencia.

(27) Al notificar sus estatutos y reglamentos, FNK admitió en un principio que el sistema podía resultar en una restricción del comercio dentro del mercado común, pero posteriormente cambió de actitud, negando esta posibilidad. La razón aducida respecto a esta última negativa estribaba en lo limitado del comercio transfronterizo en este sector, ya que «debido a su propia naturaleza, las grúas móviles no están pensadas para ser transportadas». Sin embargo, en el manual de FNK puede comprobarse que las grúas KRUPP pueden trasladarse a unas velocidades máximas de entre 63 y 78 kilómetros por hora (manual de 1991, página 10). Un anuncio publicado en la página 124 de dicho manual ofrece en alquiler grúas con una capacidad elevadora de entre 12 y 400 toneladas que «pueden

instalarse rápidamente en cualquier lugar». Esto significa (como señala el propio término «móvil») que las grúas móviles pueden ser transportadas y que, consiguientemente, el sistema constituye una restricción potencial del comercio intracomunitario. El hecho de que, por el momento, los participantes no hayan llevado a cabo actividades intracomunitarias es irrelevante, como decidió el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto 107/82, AEG contra Comisión<sup>(1)</sup>. Dos de los denunciantes son belgas, lo que demuestra que la actividad intracomunitaria en este sector es posible y que, por lo tanto, el comercio en él puede verse afectado. Por otro lado, las normas de competencia abarcan la totalidad del territorio de los Países Bajos. Por las razones enumeradas en el considerando 26, el efecto (potencial) sobre el comercio es considerable.

### III. APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 85

- (28) Los estatutos y reglamentos de FNK, del mismo modo que los de SCK, fueron notificados a la Comisión con el fin de obtener una declaración negativa o, en su defecto, una exención con arreglo al apartado 3 del artículo 85. Como se ha indicado en el punto 16, los acuerdos de FNK y SCK deben ser examinados conjuntamente.
- (29) Para poder acogerse a una exención, FNK y SCK deben demostrar, entre otras cosas, que los acuerdos y las decisiones adoptados por asociaciones de empresas suponen una mejora del sector del alquiler de grúas, lo que a su vez repercute en beneficio del consumidor. La mejora debe traducirse en unas ventajas importantes, objetivas y que compensen el falseamiento de las condiciones de la competencia<sup>(2)</sup>.

Las obligaciones impuestas a los miembros y empresas afiliadas son prácticamente idénticas a las de la normativa vigente, especialmente en lo que se refiere a las disposiciones fiscales y de seguridad social y a las relativas a la seguridad (véase considerando 11).

La responsabilidad de las autoridades es garantizar que todas las empresas, tanto si participan en el sistema como si no, cumplan la normativa vigente<sup>(3)</sup>. Por consiguiente, es difícil apreciar ventaja alguna en el sistema. Cabe afirmar que las restricciones impuestas a las empresas afiliadas —con el consiguiente perjuicio causado a las no afiliadas—

simplemente pretenden obligar a las empresas del sector a que se unan al cartel. No cabe duda de que los inconvenientes superan ampliamente las ventajas esgrimidas por FNK y SCK. Por otro lado, las restricciones impuestas por éstos no son imprescindibles para alcanzar los objetivos fijados en sus estatutos, ya que simplemente se duplica el control del cumplimiento de la normativa neerlandesa.

La mayoría de las normas de seguridad impuestas por SCK para la certificación de las empresas coinciden con las oficiales, basadas en la ley reguladora de este ámbito y desarrolladas en diferentes decisiones y reglamentos ministeriales. El control oficial del cumplimiento de dichas disposiciones lo lleva a cabo, en especial, KeBoMa. Del mismo modo, los requisitos impuestos por SCK en otros ámbitos, tales como el fiscal o el de la seguridad social, el registro en la cámara de comercio, el seguro frente a terceros, la solvencia y la aplicación de convenios colectivos, están también regulados en la normativa vigente. Es verdad que SCK impone además ciertas exigencias sobre prácticas comerciales, pero éstas no son motivo suficiente para justificar una restricción de la competencia.

Más bien parece que las restricciones impuestas por FNK y SCK pretenden excluir a otras empresas y repartir el mercado de los Países Bajos, eliminando así la competencia de una parte del sector. En particular, se elimina la competencia de las empresas de otros Estados miembros (véase considerando 25).

- (30) El hecho de que la política de certificación de la Comisión permita la existencia de sistemas privados que complementen el control del cumplimiento de la normativa vigente no significa que dichos sistemas estén eximidos de cumplir las normas de competencia del Tratado. El hecho de que la política de certificación de la Comisión permita la introducción de un determinado sistema no justifica la introducción de restricciones de la competencia prohibidas por el apartado 1 del artículo 85.
- (31) Consiguientemente, por las razones expuestas más arriba, no es posible la concesión de una exención con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado.

### IV. APARTADO 6 DEL ARTÍCULO 15 DEL REGLAMENTO Nº 17

- (32) El apartado 5 del artículo 15 del Reglamento nº 17 establece que no podrán imponerse multas a causa de actuaciones posteriores a la notificación a la Comisión y anteriores a la decisión de la misma. El apartado 6 del artículo 15 establece que podrá reti-

<sup>(1)</sup> Rec. 1983, p. 3151; fundamento 60, p. 3201.

<sup>(2)</sup> Asuntos acumulados 56 y 58/64 Consten y Grundig contra Comisión, Rec. 1966, p. 299.

<sup>(3)</sup> Asunto T-30/89 Hilti contra Comisión, Rec. 1991 p. II/1439, fundamento 118, p. 1489.

rarse la inmunidad frente a las multas cuando la Comisión haya hecho saber, tras un examen provisional, que se cumplen las condiciones de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y que no se justifica la aplicación del apartado 3 del artículo 85.

- (33) Como ya se ha señalado en los considerandos 17 a 27, la Comisión opina que las decisiones quedan comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado. Tales decisiones constituyen una infracción grave, especialmente como consecuencia de la prohibición de alquilar grúas suplementarias de empresas no afiliadas.

Como se ha indicado en los considerandos 28, 29 y 30, no se justifica, en principio, la aplicación del apartado 3 del artículo 85. Hay que señalar también que el carácter contrario a la competencia de los acuerdos fue ampliamente establecido en la sentencia emitida por el juzgado de distrito de Utrecht, cuyo dictamen sobre este punto no fue contradecido en la apelación.

- (34) Por lo tanto, es conveniente que la Comisión informe a las empresas de acuerdo con el apartado 6 del artículo 15 del Reglamento nº 17. Por la presente Decisión, se retira la inmunidad frente a la imposición de multas que normalmente se aplica tras la notificación de un acuerdo, respecto a la prohibición de alquilar grúas suplementarias, notificada por FNK y SCK, y enunciada en el segundo

guión del artículo 7 del reglamento y desarrollada en los artículos 8, 9 y 10 de aquel,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

*Artículo 1*

Tras un examen provisional realizado de acuerdo con el apartado 6 del artículo 15 del Reglamento nº 17, la Comisión ha llegado a la conclusión de que, los acuerdos notificados por FNK y SCK referentes a la certificación en el sector del alquiler de grúas cumplen las condiciones fijadas en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE no justificándose la aplicación del apartado 3 de dicho artículo.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán :

- 1) Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf  
Postbus 312  
NL-4100 AH Culemborg ;
- 2) Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven  
Postbus 312  
NL-4100 AH Culemborg.

Hecho en Bruselas, el 13 de abril de 1994.

*Por la Comisión*

Karel VAN MIERT

*Miembro de la Comisión*