

Streszczenie decyzji Komisji
z dnia 21 lutego 2018 r.
dotyczącej postępowania na mocy art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53
Porozumienia EOG

(Sprawa AT.40009 – morscy przewoźnicy samochodowi)

(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 983)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2018/C 314/09)

W dniu 21 lutego 2018 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja podaje niniejszym do wiadomości nazwy Stron oraz zasadniczą treść decyzji, wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych.

1. WPROWADZENIE

- 1) W dniu 21 lutego 2018 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą pojedynczego i ciągłego naruszenia art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz art. 53 Porozumienia EOG.
- 2) Niniejsza decyzja skierowana jest do następujących podmiotów (zwanych dalej również „stronami” lub osobno „stroną”):
 - a) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., MOL (Europe Africa) Ltd. (poprzednia nazwa używana w całym okresie trwania naruszenia: Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd.) oraz Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. (razem zwane „MOL”);
 - b) Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (zwane dalej „K» Line”);
 - c) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (zwane dalej „NYK”);
 - d) Wallenius Wilhelmsen Logistics AS („WWL”, jeżeli przywoływany jako osobny podmiot prawny); EUKOR Car Carriers, Inc. („EUKOR”, jeżeli przywoływany jako osobny podmiot prawny) (oba przedsiębiorstwa razem zwane „WWL i EUKOR”) oraz ich spółki dominujące Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (poprzednia nazwa: Wilh. Wilhelmsen ASA) i Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited (WWL i EUKOR oraz ich spółki dominujące zwane dalej razem „przedsiębiorstwem WWL i EUKOR”);
 - e) Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (zwane dalej „CSAV”).

2. OPIS SPRAWY

2.1. Usługi, których dotyczy naruszenie

- 3) Usługą, której dotyczy naruszenie, jest dalekomorski (międzyoceaniczny lub międzykontynentalny) przewóz nowych pojazdów silnikowych (samochodów osobowych, ciężarowych i pojazdów ciężarowych) na różnych trasach. Dalekomorski przewóz samochodów obejmuje usługi załadunku, transportu i rozładunku nowych pojazdów silnikowych. Niniejsza decyzja dotyczy usług dalekomorskiego przewozu samochodów, który rozpoczął się lub zakończył w EOG.

2.2. Procedura

- 4) W następstwie wniosku o zwolnienie z grzywny złożonego we wrześniu 2012 r. przez MOL Komisja przeprowadziła niezapowiedziane kontrole, zgodnie z art. 20 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
- 5) Po przeprowadzeniu kontroli Komisja otrzymała wnioski o złagodzenie kar w następującej kolejności: (i) „K” Line; (ii) CSAV; (iii) NYK; oraz (iv) WWL i EUKOR. Ponadto Komisja kilkakrotnie wysłała wezwania do udzielenia informacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

- 6) W dniu 12 października 2016 r. Komisja wszczęła postępowanie. Rozmowy ugodowe między Komisją a każdą stroną toczyły się od listopada 2016 r. do października 2017 r. Następnie wszystkie strony przedłożyły formalny wniosek ugody zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 ⁽¹⁾.
- 7) W dniu 8 grudnia 2017 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń skierowane do wymienionych stron. Wszystkie strony odniosły się do pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń i potwierdziły, że jego treść odzwierciedla przedłożone przez nie propozycje ugodowe oraz że zobowiązują się do udziału w postępowaniu ugodowym.
- 8) Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał w tym zakresie pozytywną opinię w dniu 19 lutego 2018 r.

2.3. Krótki opis naruszenia

- 9) Decyzja dotyczy pojedynczego i ciągłego naruszenia obejmującego dalekomorski przewóz nowych pojazdów silnikowych do i z EOG, mającego na celu utrzymanie istniejącej równowagi między przewoźnikami i uniknięcie obniżenia cen.
- 10) Kartel działał w oparciu o kontakty o antykonkurencyjnym charakterze dotyczące koordynacji cen, podziału rynku i klientów oraz zmniejszenia zdolności. Strony zaangażowały się w tego rodzaju zachowania w celu osiągnięcia identycznego celu, mianowicie ograniczenia konkurencji na rynku i utrzymania status quo, tj. sytuacji, w której przewoźnicy samochodów utrzymaliby swoją działalność gospodarczą prowadzoną na rzecz niektórych klientów lub na określonych trasach. Strony dążyły również do utrzymania swojej pozycji na rynku oraz do utrzymania lub podniesienia cen, m.in. przez koordynację działań umożliwiającą nieuwzględnianie wniosków niektórych klientów o obniżenie cen.
- 11) Strony postępowały zgodnie z tzw. „zasadą poszanowania”, zgodnie z którą przewozy nowych pojazdów silnikowych związane z istniejącą działalnością na niektórych trasach dla niektórych klientów były nadal wykonywane przez dotychczasowego przewoźnika (operatora zasiedziałego).
- 12) Strony w różnym stopniu utrzymywały ze sobą kontakty o znamionach zmywy, podczas których:
 - a) koordynowały stawki dla określonych klientów (CSAV brał udział w tego rodzaju postępowaniu dopiero od czerwca 2011 r.). Ponadto inni uczestnicy (oprócz CSAV) koordynowali swoje działania w zakresie BAF (dodatek paliwowy) i CAF (dodatek walutowy) w odniesieniu do pewnych tras i pewnych klientów;
 - b) rozdzielały między siebie zapytania ofertowe wystosowywane przez producentów samochodów oraz przydziały niektórych klientów;
 - c) omawiały i koordynowały zmniejszenie zdolności (z wyjątkiem CSAV); oraz
 - d) wymieniały między sobą szczególnie chronione informacje handlowe.
- 13) W ramach kartelu utrzymywano różne rodzaje kontaktów: spotkania czterech przewoźników (spotkania przedstawicieli MOL, NYK, „K” Line i WWL), spotkania trójstronne (spotkania przedstawicieli MOL, „K” Line i NYK) oraz kontakty dwustronne.
- 14) CSAV nie uczestniczył w spotkaniach czterech przewoźników, spotkaniach trójstronnych ani w działaniach dotyczących zmniejszenia zdolności. W odniesieniu do EOG udział CSAV ograniczał się do określonych tras do i z Ameryki Południowej i Meksyku.
- 15) EUKOR, jako odrębny podmiot prawny, nie uczestniczył w spotkaniach trójstronnych, w rozmowach dotyczących CAF ani w działaniach dotyczących zmniejszenia zdolności, i stosował zasadę poszanowania tylko w odniesieniu do niektórych klientów na określonych trasach, na których prowadził działalność. Ponieważ jednak w trakcie całego okresu trwania naruszenia EUKOR stanowił jedno przedsiębiorstwo wraz z WWL, Komisja doszła do wniosku, że działania EUKOR można przypisać temu jednemu przedsiębiorstwu („przedsiębiorstwo WWL i EUKOR”).

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszące się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i art. 82 Traktatu WE (Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18).

2.4. Czas trwania

- 16) Przyjmuje się, że kartel rozpoczął działalność w dniu 18 października 2006 r., jeżeli chodzi o udział przedsiębiorstw MOL, „K” Line, NYK, CSAV oraz WWL i EUKOR⁽¹⁾. Przedsiębiorstwo MOL zakończyło swój udział w kartelu w dniu 24 maja 2012 r., kiedy złożyło wniosek o zwolnienie z grzywny. Udział przedsiębiorstw „K” Line, NYK, CSAV oraz WWL i EUKOR w kartelu zakończył się w dniu 6 września 2012 r., kiedy to Komisja przystąpiła do niezapowiedzianych kontroli w niniejszej sprawie.

2.5. Środki zaradcze

- 17) W przypadku niniejszej decyzji zastosowanie mają wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r.⁽²⁾

2.5.1. Podstawowa kwota grzywny

- 18) Komisja ustaliła wartość sprzedaży jako średnią roczną wartość usług dalekomorskiego przewozu nowych pojazdów silnikowych (samochodów osobowych, ciężarowych i pojazdów ciężarowych) świadczonych podczas całego okresu naruszenia. Aby odzwierciedlić fakt, że część usług była świadczona poza terytorium EOG, a zatem pewna część szkody została poniesiona poza EOG, Komisja zastosowała obniżkę kwoty podstawowej dla każdej ze stron w wysokości 50 %.
- 19) Biorąc pod uwagę wielowymiarowy charakter naruszenia (koordynowanie cen i podział klientów) oraz jego zakres geograficzny (całe terytorium EOG), stawkę procentową na potrzeby ustalenia kwoty zmiennej grzywien, jak również kwoty dodatkowej ustalono na poziomie 17 % wartości sprzedaży, której dotyczyło naruszenie.
- 20) Kwota zmienna zostaje pomnożona przez liczbę lat lub ułamek roku, w ciągu których/którego dana strona indywidualnie uczestniczyła w naruszeniu, tak by w pełni uwzględnić indywidualny okres uczestnictwa każdej strony w naruszeniu. Ten mnożnik okresu udziału w naruszeniu oblicza się na podstawie dni kalendarzowych.

2.5.2. Dostosowania kwoty podstawowej

- 21) Biorąc pod uwagę ograniczoną rolę CSAV i jego brak świadomości co do całego zakresu naruszenia, Komisja obniżyła kwotę grzywny CSAV o 20 % z tytułu okoliczności łagodzących.

2.5.3. Zastosowanie 10 % limitu obrotów

- 22) W niniejszej sprawie kwota grzywny dla przedsiębiorstwa WWL i EUKOR przekroczyłaby limit 10 % obrotów. W związku z tym grzywnę dla przedsiębiorstwa WWL i EUKOR zmniejszono przed zastosowaniem obniżek w ramach programu łagodzenia kar i ugody zgodnie z pkt 32 obwieszczenia o postępowaniach ugodowych.

2.5.4. Zastosowanie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r.

- 23) MOL było pierwszym przedsiębiorstwem, które przedłożyło informacje i dowody, spełniając tym samym warunki pkt 8 lit. a) obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r., w związku z czym przyznano mu zwolnienie z grzywien.
- 24) „K” Line było pierwszym przedsiębiorstwem, które spełniło warunki pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r., w związku z czym przyznano mu zmniejszenie grzywny w wysokości 50 %.
- 25) CSAV Line było drugim przedsiębiorstwem, które spełniło warunki pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r., w związku z czym przyznano mu zmniejszenie grzywny w wysokości 25 %.
- 26) NYK było trzecim przedsiębiorstwem, które spełniło warunki pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r., w związku z czym przyznano mu zmniejszenie grzywny w wysokości 20 %.
- 27) WWL i EUKOR było czwartym przedsiębiorstwem, które spełniło warunki pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r., w związku z czym przyznano mu zmniejszenie grzywny w wysokości 20 %.

2.5.5. Zastosowanie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych

- 28) W wyniku zastosowania obwieszczenia o postępowaniach ugodowych grzywny nałożone na adresatów decyzji zmniejszono o kolejne 10 %.

⁽¹⁾ Komisja mogła rozpocząć wykonywanie swojej jurysdykcji w celu ukarania zachowania stron dopiero od dnia 18 października 2006 r., kiedy to weszło w życie rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r. uchylające rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 z dnia 18 października 2006 r., w którym ustanowiono stosowanie prawa konkurencji do wszystkich usług transportu morskiego, w tym do usług kabotażu i międzynarodowych usług trampowych.

⁽²⁾ Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2.

3. PODSUMOWANIE

29) Zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 nałożono następujące grzywny:

- a) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., MOL (Europe Africa) Ltd. i Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. odpowiedzialne solidarnie: 0 EUR;
 - b) Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.: 39 100 000 EUR;
 - c) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha: 141 820 000 EUR;
 - d) Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (poprzednia nazwa: Wilh. Wilhelmsen ASA), Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited, Wallenius Wilhelmsen Logistics AS i EUKOR Car Carriers, Inc. odpowiedzialne solidarnie: 207 335 000 EUR;
 - e) Compañía Sudamericana de Vapores S.A.: 7 033 000 EUR.
-