

**Περίληψη της απόφασης της Επιτροπής**  
**της 21ης Φεβρουαρίου 2018**  
**σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης**  
**και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ**

**(Υπόθεση ΑΤ.40009 — Θαλάσσιοι μεταφορείς οχημάτων)**

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2018)983]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(2018/C 314/09)

Στις 21 Φεβρουαρίου 2018 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, η Επιτροπή δημοσιεύει τα ονόματα των μερών και τα ουσιώδη στοιχεία της απόφασης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν κυρώσεων που επιβλήθηκαν, λαμβάνοντας επίσης υπόψη το έννομο συμφέρον των επιχειρήσεων για την προστασία του επαγγελματικού απορρήτου.

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- (1) Στις 21 Φεβρουαρίου 2018, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σχετικά με ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
- (2) Η απόφαση απευθύνεται στις εξής οντότητες (εφεξής αποκαλούμενες συλλογικά «τα μέρη» ή ατομικά «το μέρος»):
  - α. Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., MOL (Europe Africa) Ltd. [πρώην ονομασία καθ' όλη τη διάρκεια της παράβασης: Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd.] και Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. (από κοινού αποκαλούμενες «MOL»);
  - β. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (εφεξής αποκαλούμενη «Κ Line»);
  - γ. Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (εφεξής αποκαλούμενη «NYK»);
  - δ. Wallenius Wilhelmsen Logistics AS («WWL», όταν αναφέρεται ως διακριτή νομική οντότητα) EUKOR Car Carriers, Inc. («EUKOR», όταν αναφέρεται ως διακριτή νομική οντότητα) (οι δύο οντότητες από κοινού αποκαλούνται «WWL και EUKOR») και τις μητρικές εταιρείες τους Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (πρώην ονομασία: Wilh. Wilhelmsen ASA) και Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited (οι WWL και EUKOR και οι μητρικές εταιρείες τους εφεξής αποκαλούνται από κοινού «η επιχείρηση WWL και EUKOR»);
  - ε. Compañía Sudamericana de Vapores SA (εφεξής αποκαλούμενη «CSAV»).

### 2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ

#### 2.1. Σχετικές υπηρεσίες

- (3) Η υπηρεσία την οποία αφορά η παράβαση συνίσταται στην υπερπόντια (υπερωκεάνια ή διηπειρωτική) μεταφορά νέων μηχανοκίνητων οχημάτων: αυτοκινήτων, φορτηγών και υψηλών και βαρέων οχημάτων σε διάφορες διαδρομές. Οι υπηρεσίες υπερπόντιας μεταφοράς οχημάτων περιλαμβάνουν τη φόρτωση, τη μεταφορά και την εκφόρτωση νέων μηχανοκίνητων οχημάτων. Η απόφαση εστιάζει στις υπηρεσίες υπερπόντιας μεταφοράς οχημάτων οι οποίες άρχιζαν ή ολοκληρώνονταν εντός του ΕΟΧ.

#### 2.2. Διαδικασία

- (4) Κατόπιν αίτησης απαλλαγής που υπέβαλε η MOL τον Σεπτέμβριο του 2012, η Επιτροπή διεξήγαγε αιφνιδιαστικούς ελέγχους σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003.
- (5) Ύστερα από τις επιθεωρήσεις, η Επιτροπή έλαβε αιτήσεις επικυκλικής μεταχείρισης από τις ακόλουθες οντότητες, με την εξής σειρά: i) «Κ Line» ii) CSAV· iii) NYK· και iv) WWL και EUKOR. Επιπλέον, η Επιτροπή απέστειλε διάφορες αιτήσεις παροχής πληροφοριών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1.

- (6) Η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία στις 12 Οκτωβρίου 2016. Οι συναντήσεις διευθέτησης διαφορών μεταξύ της Επιτροπής και του κάθε μέρους έλαβαν χώρα από τον Νοέμβριο του 2016 έως τον Οκτώβριο του 2017. Στη συνέχεια, όλα τα μέρη υπέβαλαν επίσημο αίτημα για διευθέτηση διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 773/2004<sup>(1)</sup>.
- (7) Στις 8 Δεκεμβρίου 2017, η Επιτροπή εξέδωσε κοινοποίηση αιτιάσεων την οποία απηύθυνε στα μέρη. Όλα τα μέρη απάντησαν στην κοινοποίηση αιτιάσεων και επιβεβαίωσαν ότι το περιεχόμενο της αντιστοιχούσε στα αιτήματα διευθέτησης διαφορών που είχαν υποβάλει και ότι θα τηρούσαν τη δέσμευσή τους να ακολουθήσουν τη διαδικασία διευθέτησης διαφορών.
- (8) Η συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων εξέδωσε θετική γνώμη στις 19 Φεβρουαρίου 2018.

### 2.3. Περίληψη της παράβασης

- (9) Η απόφαση αφορά ενιαία και διαρκή παράβαση που κάλυπτε υπερπόντιες μεταφορές νέων μηχανοκίνητων οχημάτων από και προς τον ΕΟΧ και αποσκοπούσε στη διατήρηση των υφιστάμενων επιχειρηματικών ισορροπιών μεταξύ των μεταφορέων και στην αποτροπή της πτώσης των τιμών.
- (10) Η σύμπραξη συνίστατο σε σειρά αντιανταγωνιστικών επαφών που σχετιζόνταν με τον συντονισμό των τιμών, την κατανομή της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της πελατείας και τη μείωση ικανότητας. Τα μέρη ενεπλάκησαν σε αυτή τη συμπεριφορά επιδιώκοντας τον ίδιο σκοπό, ήτοι τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην αγορά και τη διατήρηση του status quo, δηλαδή ο κάθε μεταφορέας οχημάτων να διατηρήσει τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες για συγκεκριμένους πελάτες και/ή συγκεκριμένες διαδρομές. Τα μέρη αποσκοπούσαν επίσης στη διατήρηση της θέσης τους στην αγορά και στη διατήρηση ή αύξηση των τιμών, μεταξύ άλλων συντονίζοντας τη δράση τους για να αντισταθούν στα αιτήματα ορισμένων πελατών για μειώσεις τιμών.
- (11) Η συμπεριφορά των μερών ακολουθούσε τον λεγόμενο «κανόνα του σεβασμού», σύμφωνα με τον οποίο οι μεταφορές νέων μηχανοκίνητων οχημάτων που σχετιζόνταν με ήδη υφιστάμενες επιχειρήσεις σε συγκεκριμένες διαδρομές για συγκεκριμένους πελάτες θα συνέχιζαν να πραγματοποιούνται από τον παραδοσιακό μεταφορέα (τον κατεστημένο μεταφορέα).
- (12) Τα μέρη επιδόθηκαν, σε διαφορετικό βαθμό το καθένα, σε αθέμιτες επαφές, κατά τις οποίες:
- α. συντόνιζαν τις τιμές για συγκεκριμένους πελάτες (η CSAV ενεπλάκη σε αυτό το είδος συμπεριφοράς μόνο από τον Ιούνιο του 2011). Επιπλέον, άλλοι συμμετέχοντες πέραν της CSAV ενεπλάκησαν σε συντονισμό όσον αφορά το συντελεστή προσαρμογής καυσίμων (BAF - Bunker Adjustment Factor) και το συντελεστή συναλλαγματικής προσαρμογής (CAF - Currency Adjustment Factor) για συγκεκριμένα δρομολόγια και πελάτες·
  - β. κατένεμαν μεταξύ τους διάφορες αιτήσεις για προσφορές τιμών από κατασκευαστές οχημάτων, καθώς και τις παραγγελίες ορισμένων πελατών·
  - γ. συζητούσαν και συντόνιζαν μειώσεις ικανοτήτων (εξαιρουμένης της CSAV)· και
  - δ. αντάλλαζαν εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες.
- (13) Οι επαφές της σύμπραξης πραγματοποιούνταν στο πλαίσιο: συσκέψεων των τεσσάρων μεταφορέων («συσκέψεις FCM») (στις οποίες παρίσταντο εκπρόσωποι της MOL, της NYK, της “K” Line και της WWL), τριμερών συσκέψεων («συσκέψεις 3J») (στις οποίες παρίσταντο εκπρόσωποι της MOL, της “K” Line και της NYK), και διμερών επαφών.
- (14) Η CSAV δεν συμμετείχε στις συσκέψεις FCM, στις συσκέψεις 3J ή σε ενέργειες για τη μείωση της ικανότητας. Όσον αφορά τον ΕΟΧ, η συμμετοχή της CSAV περιοριζόταν σε συγκεκριμένες διαδρομές προς και από τη Νότια Αμερική και το Μεξικό.
- (15) Η EUKOR, ως διακριτή νομική οντότητα, δεν συμμετείχε στις συσκέψεις FCM, στις συσκέψεις 3J, σε συζητήσεις σχετικά με τον CAF ή σε ενέργειες για τη μείωση της ικανότητας, και εφάρμοζε τον κανόνα του σεβασμού μόνο για συγκεκριμένους πελάτες σε συγκεκριμένα δρομολόγια όπου δραστηριοποιείτο. Ωστόσο, δεδομένου ότι η EUKOR συναποτελούσε μία ενιαία επιχείρηση με την WWL καθ’ όλη τη διάρκεια της παράβασης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ενέργειες της EUKOR πρέπει να καταλογιστούν σε αυτή την ενιαία επιχείρηση (την επιχείρηση WWL και EUKOR).

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 773/2004 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διεξαγωγή από την Επιτροπή των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 123 της 27.4.2004, σ. 18).

#### 2.4. Διάρκεια

- (16) Η σύμπραξη φέρεται να άρχισε στις 18 Οκτωβρίου 2006 για τη MOL, την “K” Line, τη NYK, τη CSAV την WWL και την EUKOR<sup>(1)</sup>. Για την MOL, η συμμετοχή της στη σύμπραξη έπαυσε στις 24 Μαΐου 2012, ημέρα κατά την οποία η MOL υπέβαλε αίτηση απαλλαγής. Η συμμετοχή των “K” Line, NYK, CSAV και WWL και EUKOR στη σύμπραξη έπαυσε στις 6 Σεπτεμβρίου 2012, ημέρα κατά την οποία η Επιτροπή άρχισε αιφνιδιαστικούς ελέγχους σε σχέση με την υπόθεση.

#### 2.5. Διορθωτικά μέτρα

- (17) Στην απόφαση εφαρμόζονται οι κατευθυντήριες γραμμές του 2006 για τον υπολογισμό των προστίμων<sup>(2)</sup>.

##### 2.5.1. Βασικό ποσό του προστίμου

- (18) Η Επιτροπή προσδιόρισε την αξία των πωλήσεων ως τον ετήσιο μέσο όρο της αξίας των υπηρεσιών υπερπόντιων μεταφορών νέων μηχανοκίνητων οχημάτων (αυτοκινήτων, φορτηγών και υψηλών και βαρέων οχημάτων) που πραγματοποιήθηκαν καθ’ όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράβασης. Προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ένα μέρος των υπηρεσιών είχε πραγματοποιηθεί εκτός του ΕΟΧ και, ως εκ τούτου, ένα μέρος της ζημίας προέκυψε εκτός του ΕΟΧ, η Επιτροπή μείωσε κατά 50 % το βασικό ποσό για κάθε μέρος.
- (19) Λαμβανομένου υπόψη του πολυδιάστατου χαρακτήρα της παράβασης (συντονισμός τιμών και κατανομή πελατείας) και της γεωγραφικής της έκτασης (σε επίπεδο ΕΟΧ), το ποσοστό του μεταβλητού ποσού των προστίμων, καθώς και το πρόσθετο ποσό, ορίζεται στο 17 % της αξίας των πωλήσεων για την παράβαση.
- (20) Το μεταβλητό ποσό πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό των ετών ή των κλασμάτων του έτους της ατομικής συμμετοχής των μερών στην παράβαση, προκειμένου να ληφθεί πλήρως υπόψη η διάρκεια της ατομικής συμμετοχής της κάθε επιχείρησης στην παράβαση. Αυτός ο συντελεστής διάρκειας υπολογίζεται βάσει ημερολογιακών ημερών.

##### 2.5.2. Προσαρμογή του βασικού ποσού:

- (21) Λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμένο ρόλο της CSAV και το γεγονός ότι δεν είχε επίγνωση της πραγματικής έκτασης της παράβασης, η Επιτροπή μείωσε κατά 20 % το ποσό του προστίμου για την CSAV βάσει ελαφρυντικών περιστάσεων.

##### 2.5.3. Εφαρμογή του ορίου του 10 % του κύκλου εργασιών

- (22) Στην υπό κρίση υπόθεση, το πρόστιμο της επιχείρησης WWL και EUKOR θα υπερέβαινε το όριο του 10 % του κύκλου εργασιών. Ως εκ τούτου, το πρόστιμο της επιχείρησης WWL και EUKOR μειώθηκε προ της εφαρμογής των μειώσεων λόγω επεικούς μεταχείρισης και διακανονισμού σύμφωνα με το σημείο 32 της ανακοίνωσης για τη διευθέτηση διαφορών.

##### 2.5.4. Εφαρμογή της ανακοίνωσης του 2006 περί επεικούς μεταχείρισης:

- (23) Η MOL ήταν η πρώτη επιχείρηση που υπέβαλε πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που πληρούσαν τις προϋποθέσεις του σημείου 8 στοιχείο α) της ανακοίνωσης περί επεικούς μεταχείρισης του 2006 και ως εκ τούτου απαλλάχθηκε από τα πρόστιμα.
- (24) Η “K” Line ήταν η πρώτη επιχείρηση που πληρούσε τις απαιτήσεις των σημείων 24 και 25 της ανακοίνωσης περί επεικούς μεταχείρισης του 2006 και το πρόστιμό της μειώθηκε κατά 50 %.
- (25) Η CSAV ήταν η δεύτερη επιχείρηση που πληρούσε τις απαιτήσεις των σημείων 24 και 25 της ανακοίνωσης περί επεικούς μεταχείρισης του 2006 και το πρόστιμό της μειώθηκε κατά 25 %.
- (26) Η NYK ήταν η τρίτη επιχείρηση που πληρούσε τις απαιτήσεις των σημείων 24 και 25 της ανακοίνωσης περί επεικούς μεταχείρισης του 2006 και το πρόστιμό της μειώθηκε κατά 20 %.
- (27) Οι WWL και EUKOR ήταν η τέταρτη οντότητα που πληρούσε τις απαιτήσεις των σημείων 24 και 25 της ανακοίνωσης περί επεικούς μεταχείρισης του 2006 και το πρόστιμό της μειώθηκε κατά 20 %.

##### 2.5.5. Εφαρμογή της ανακοίνωσης σχετικά με τη διεξαγωγή διαδικασιών διευθέτησης διαφορών

- (28) Βάσει της εφαρμογής της ανακοίνωσης σχετικά με τη διευθέτηση διαφορών, το ποσό των προστίμων που επιβλήθηκαν στους αποδέκτες της απόφασης μειώθηκε περαιτέρω κατά 10 %.

<sup>(1)</sup> Η 18η Οκτωβρίου 2006 είναι η νωρίτερη ημερομηνία, από την οποία η Επιτροπή μπορούσε να ασκήσει την αρμοδιότητά της να επιβάλλει κυρώσεις για τη συμπεριφορά των μερών μετά τη θέση σε ισχύ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 στις 18 Οκτωβρίου 2006, για τον καθορισμό της εφαρμογής του δικαίου του ανταγωνισμού σε όλες τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών και των διεθνών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 210 της 1.9.2006, σ. 2.

**3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(29) Επιβλήθηκαν τα ακόλουθα πρόστιμα δυνάμει του άρθρου 23 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003:

- α. Οι Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., MOL (Europe Africa) Ltd. και Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. οφείλουν από κοινού και εις ολόκληρον: 0 EUR
  - β. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.: 39 100 000 EUR
  - γ. Nippon Yusen Kabushiki Kaisha: 141 820 000 EUR
  - δ. Οι Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (πρώην ονομασία: Wilh. Wilhelmsen ASA), Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited, Wallenius Wilhelmsen Logistics AS και EUKOR Car Carriers, Inc. οφείλουν από κοινού και εις ολόκληρον: 207 335 000 EUR
  - ε. Compañía Sudamericana de Vapores SA: 7 033 000 EUR
-