

KOKKUVÕTE KOMISJONI OTSUSEST,
20. aprill 2021,
Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 kohase menetluse kohta
(juhtum AT.40330 – Rail cargo)
(teatavaks tehtud numbri (2021)2521 final all)
(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)
(2021/C 398/09)

20. aprillil 2021 võttis komisjon vastu otsuse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 kohase menetluse kohta. Kooskõlas nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003⁽¹⁾ artikliga 30 avaldab komisjon poolte nimed ja otsuse põhilise sisu, sealhulgas kehtestatud sanktsioonid, võttes arvesse ettevõtjate õigustatud huvi kaitsta oma ärisaladusi.

1. SISSEJUHATUS

- (1) Otsuses käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „leping“) artikli 101 üht ja pidevat rikkumist. Rikkumine toimus Euroopa Liidus⁽²⁾ piiriülese raudtee-kaubaveoteenuse osutamise vallas. Seda teenust osutasid nn *ühiskaubaveo*⁽³⁾ korras marsruutrongidega⁽⁴⁾ kolm raudteeveo-ettevõtjat: Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Deutsche Bahn (DB) ja Société Nationale des Chemins de fer belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (SNCB). Selline tegevus, mis kestis 2008. aasta detsembrist 2014. aasta aprillini, kujutas endast konkurentsivastast klientide jagamist.

2. JUHTUMI KIRJELDUS

2.1. Menetlus

- (2) ÖBB esitas 2015. aasta aprillis leebema kohtlemise teatise alusel taotluse trahvide eest kaitse saamiseks ning seejärel teostas komisjon 2015. aasta septembris Saksamaal DB ruumides etteteatamata kontrolli.
- (3) 2015. aasta oktoobris taotles DB trahvide vähendamist leebema kohtlemise teatise alusel.
- (4) Komisjon saatis mitmele raudteeveo-ettevõtjale mitu teabenõuet. 2016. aasta septembris taotles SNCB leebema kohtlemise teatise alusel trahvi vähendamist.
- (5) Komisjon algatas 4. aprillil 2019 määruse (EÜ) nr 773/2004 artikli 2 lõike 1 kohased menetlused otsuse adressaatide suhtes, et alustada nendega arutelusid kokkuleppe sõlmimiseks. Komisjoni ja iga poole vahelised koosolekud kokkuleppe sõlmimiseks toimusid 2019. aasta maist 2020. aasta augustini. Seejärel esitasid kõik pooled ametliku taotluse sõlmida kokkuleppe vastavalt määruse (EÜ) nr 773/2004⁽⁵⁾ artikli 10 lõikele 2.

⁽¹⁾ EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 411/2004 (ELT L 68, 6.3.2004, lk 1).

⁽²⁾ Ühendkuningriik lahkus Euroopa Liidust 1. veebruaril 2020. Seega kui käesolevas otsuses nimetatakse ELi, siis ei sisalda see Ühendkuningriiki.

⁽³⁾ Vt punkt 9 jj.

⁽⁴⁾ Marsruutrong on kaubarong, millega veetakse kaupa ühest kohast teise (nt kaupa müüva tootja juurest kauba ostja lattu), ilma et vahepeal rongi osadeks jagataks või kaupa ladustataks. Selliste marsruutrongidega teenindatakse suuri kaubakoguseid saatvaid kliente ning sageli veetakse pikka aega järjest ühte ja sama kaupa ühte ja samasse sihtkohta. Käesolev juhtum ei hõlma raudtee-kaubaveoteenuseid, mida hõlmab komisjoni 15. juuni 2015. aasta otsus juhtumis AT.40098 – Marsruutrongid.

⁽⁵⁾ ELT L 123, 27.4.2004, lk 18.

- (6) 4. detsembril 2020 võttis komisjon vastu vastuväited. Kõik pooled vastasid vastuväidetele, kinnitades, et vastuväidete sisu on vastavuses nende kokkuleppemenetluse ettepanekutega, ja lubasid ka edaspidi kokkuleppemenetluses osaleda.
- (7) 15. aprillil 2021 esitas konkurentsi piiravat tegevust ja turgu valitsevat seisundit käsitlev nõuandekomitee pooldava arvamuse.
- (8) 16. aprillil 2021 esitas äraakuulamise eest vastutav ametnik oma lõpparuande selle juhtumi kohta.

2.2. Rikkumise kokkuvõte

- (9) Käesolev juhtum käsitleb klientide jagamist DB, ÖBB ja SNCB vahel piiriülese raudtee-kaubaveoteenuse osutamisel. Konkurentsivastane tegevus toimus 2008. aasta detsembrist kuni 2014. aasta aprillini. See seisnes tavapärasel kaubaveos (välja arvatud autotööstuse veod) marsruutrongidega, mida teostati nn *ühiskaubaveo* korras. *Ühiskaubaveo* puhul pakuvad piiriülese raudtee-kaubaveo teenuse osutamise koostööd tegevad raudteeveo-ettevõtjad kliendile ühe mitmepoolse lepingu alusel ühte koguhinda kogu nõutava teenuse eest.
- (10) Raudteeveo-ettevõtjate koostöö raudtee-kaubaveo piiriüleste teenuste ühiseks osutamiseks, sealhulgas ühine hinnakujundus *ühiskaubaveo* raames, iseenesest ei kuulu nõukogu määruse (EÜ) nr 169/2009⁽⁶⁾ kohaselt aluslepingu artikli 101 lõike 1 kohaldamisalasse. Ka käesolevas asjas toimuva menetlusega ei seata seda kahtluse alla⁽⁷⁾. Kuid lisaks lubatud kontaktidele *ühiskaubaveo* alase koostöö raames pidasid DB, ÖBB ja SNCB aeg-ajalt ka koosolekuid ja kohtumisi, mille käigus toimuv tegevus läks kaugemale sellest, mis oli vajalik ühiste piiriüleste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks ja mis ei kuulu nõukogu määruses (EÜ) nr 169/2009 nimetatud erandite alla.
- (11) DB, ÖBB ja SNCB kaitsesid üksteise äripositsiooni juhtiva veoettevõtjana. *Ühiskaubaveo* puhul osalevad veolepingus kõik asjaomased raudteeveo-ettevõtjad (erinevalt alltöövõtusuhtest), kusjuures juhtiv veoettevõtja on see raudteeveo-ettevõtja, kes peamiselt kliendiga suhtleb.
- (12) Juhtiva veoettevõtja rollil võib olla olulisi eeliseid, eelkõige kliendisuhete loomisel ja säilitamisel, sest see võib pakkuda rohkem äri võimalusi ja/või uusi äri võimalusi tulevikus⁽⁸⁾. Seega seisnes DB, ÖBB ja SNCB kokkumäng selles, et olemasolevas äritegevuses tunnustati üksteise juhtiva veoettevõtja rolli. See tegevus toimus DB ja ÖBB ning hiljem ka SNCB vaheliste kontaktide kaudu, mis leidsid aset nende ettevõtjate kõigil äritegevuse tasanditel. Nii DB, ÖBB kui ka SNCB olid tol ajal vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjad,⁽⁹⁾ kes kontsernidenähtena osutasid nii raudteeveoteenuseid kui ka logistika-/veovahendajate teenuseid.
- (13) Pooled olid ühel meelel selles, et igas olemasolevas äritegevuses tuleb kaitsta iga senise raudteeveo-ettevõtja juhtiva veoettevõtja rolli, ning et juhtiva veoettevõtja vahetamist kliendi poolt tuleb vältida. Juhtiva veoettevõtja rolli kaitsmiseks hoidusid DB, ÖBB ja SNCB tegemast pakkumisi võimalikele teistele klientidele või tegid näilikke pakkumisi potentsiaalsetele teistele klientidele, kes küsisid pakkumisi olemasoleva äritegevuse jaoks.
- (14) Kokkumäng mõne poole juhtiva veoettevõtja rolli kaitseks, samuti omavahelised kokkulepped küsimuses, milline veoettevõtja on juhtiv teatavas olemasolevas äris, kui see aeg-ajalt vaidlustati, teostati konkurentidevaheliste kontaktide kaudu.

⁽⁶⁾ Nõukogu 26. veebruari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 169/2009 konkurentsieskirjade rakendamiskorra kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis (ELT L 61, 5.3.2009, lk 1).

⁽⁷⁾ Ühised hinnakujundusprotsessid on sätestatud nõukogu määruse (EÜ) nr 169/2009 artikli 2 lõikes 1.

⁽⁸⁾ Kõrvalteenused võivad olla näiteks transport laadimise või mahalaadimise rongijaama või rongijaamast ning transporditava kauba hoiustamine.

⁽⁹⁾ DB, ÖBB ja SNCB on Saksamaa, Austria ja Belgia turgu valitsevad ettevõtjad. DB võttis Madalmaade lastiveod üle endiselt turgu valitsevalt ettevõtjalt 2003. aastal, ÖBB Ungari omad 2007. aasta lõpus.

- (15) Kokkumängu eesmärk oli saavutada, et kliendilepingute kehtimise või pikendamisel ajal toimuvad mõttevahetused ei viiks juhtiva veoettevõtja vahetumiseni.
- (16) Kokkumäng toimus DB ja ÖBB teenindatavatel piiriüleste raudtee-kaubaveo liinidel, mis algasid, lõppesid või läbisid Saksamaad või Austriat.
- (17) DB ja ÖBB piiriülene raudtee-kaubavedu laienes sel viisil ka Ungarile (kus ÖBB võttis üle turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja) ja Madalmaadele (kus DB võttis üle turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja).
- (18) Sama toimus Belgias algavate või lõppevate vedudega, mida teostati koos SNCBga. SNCB osales rikkumises ainult niivõrd, kui võrd see puudutas kolmepoolset vedu.
- (19) Alates 8. detsembrist 2008 toimus DB ja ÖBB vaheline järjepidev varjatud suhtlus marsruutrongidega *ühiskaubaveo* korras osutatavate raudtee-kaubaveoteenuste juhtiva veoettevõtja küsimustes. DB, ÖBB ja SNCB vaheline kolmepoolne varjatud suhtlus algas 15. novembril 2011. Viimane salajane kontakt DB, ÖBB ja SNCB vahel toimus 30. aprillil 2014. Seega leitakse, et kogu rikkumine kestis 8. detsembrist 2008 kuni 30. aprillini 2014. SNCB osalemine algas 15. novembril 2011. Rikkumise kestus tehti kindlaks vastavalt komisjoni toimikus sisalduvatele dokumentidele, millest nähtub poolte esimene ja viimane salajane kontakt.
- (20) SNCB ei osalenud kõnealuses kavas kahepoolse piiriülese raudtee-kaubaveoteenuse osutamises. Selles osalesid ainult DB ja ÖBB.

2.3. Adressaadid

- (21) Käesolev otsus on adresseeritud järgmistele ettevõtjatele.

ÖBB:

- Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft;
- Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft;

DB:

- Deutsche Bahn AG;
- DB Cargo AG;
- DB Cargo BTT GmbH;

SNCB:

- Société Nationale des Chemins de fer belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (SNCB/NMBS) SA de droit public/NV van publiek recht;
- LINEAS Group NV (endine SNCB Logistics NV/SA);
- LINEAS NV (endine Xpedys NV/SA).

2.4. Parandusmeetmed

- (22) Otsusega kohaldatakse 2006. aasta suuniseid trahvide määramise kohta ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ ELT C 210, 1.9.2006, lk 2.

2.4.1. Trahvi põhisumma

- (23) Ettevõtjate asjakohase müügiväärtuse moodustab sellise piiriülese raudtee-kaubaveoteenuse müük 2013. aastal, mis on tavapärase, kuid ei sisalda autotööstuse vedusid, ning mida osutasid marsruutrongidega ühiskaubaveo korras ja omavahelises koostöös a) kolm raudteeveo-ettevõtjat (DB, ÖBB ja SNCB) ning mis algas või lõppes Austrias, Ungaris, Saksamaal või Madalmaades ja Belgias või läbis neid, ning b) raudteeveo-ettevõtjad DB ja ÖBB ning mis algas või lõppes Austrias, Ungaris, Saksamaal või Madalmaades või läbis neid.
- (24) Võttes arvesse rikkumise laadi ja selle geograafilist ulatust, määratakse trahvi muutuvsumma ja trahvi täiendava summa (sisenemistasu) protsendiks 15 % müügiväärtusest.

2.4.2. Põhisumma kohandamine

Raskendavad asjaolud: korduvus

- (25) Trahvide määramise suuniste punktis 28 on sätestatud, et juhul kui ettevõtja paneb sama või sarnase rikkumise toime uuesti pärast seda, kui komisjon või liikmesriigi konkurentsiasutus on avastanud aluslepingu artikli 101 või 102 rikkumise ettevõtja poolt, suurendatakse põhisummat kuni 100 % iga kindlakstehtud rikkumise kohta.
- (26) Kontserni emaettevõtja Deutsche Bahn AG oli ka ühe varasema kartelli keelustamist käsitleva otsuse adressaat, nimelt otsuse, mille komisjon tegi juhtumis AT.39462 – *Freight Forwarding* 2012. aasta märtsis.
- (27) Seetõttu suurendatakse ettevõtja Deutsche Bahn AG trahvi põhisummat 50 % võrra.

Kergendavad asjaolud

- (28) Kergendavaid asjaolusid ei ole.

Trahvi suurendamine hoiatava mõju saavutamiseks

- (29) Kuna DB üleilmne käive on suur, kohaldatakse tema suhtes hoiatuskordajat 1,1.

Käibest 10 % moodustava piirangu kohaldamine

- (30) Ühelegi poolele arvatud trahvid ei ole suuremad kui 10 % ettevõtja 2019. aasta kogukäive.

2006. aasta leebema kohtlemise teatise kohaldamine

- (31) ÖBB oli esimene, kes esitas rikkumise kohta teavet ja tõendeid, mis vastasid 2006. aasta leebema kohtlemise teatise punkti 8 alapunkti a tingimustele. Seetõttu antakse ÖBB-le kaitse trahvide eest.
- (32) DB oli esimene ettevõtja, kes täitis 2006. aasta leebema kohtlemise teatise punktides 24 ja 25 nimetatud tingimused. DB esitas leebema kohtlemise taotluse suhteliselt varases uurimisetapis. Ta esitas rikkumise kohta tõendeid, millel oli komisjoni valduses olevate tõenditega võrreldes oluline lisaväärtus. Seetõttu vähendatakse DB trahvi rikkumise eest 45 % võrra.
- (33) SNCB oli teine ettevõtja, kes täitis 2006. aasta leebema kohtlemise teatise punktides 24 ja 25 nimetatud tingimused. Ka SNCB esitas leebema kohtlemise taotluse, millel oli lisaväärtust ja mis oluliselt lihtsustas eelkõige DB rikkumiste väljaselgitamist. Seetõttu vähendatakse SNCB trahvi rikkumise eest 30 % võrra.

Kokkuleppemenetlust käsitleva teatise kohaldamine

- (34) Vastavalt punktile 32 vähendatakse iga poole trahvi veel 10 % võrra.

3. JÄRELDUS

(35) Määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 kohaselt määrati järgmised trahvid:

Ettevõtja	Trahv (eurodes)
ÖBB	0
DB	48 324 000
SNCB	270 000