

**TIIVISTELMÄ KOMISSION PÄÄTÖKSESTÄ,**  
**annettu 20 päivänä huhtikuuta 2021,**  
**Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan mukaisesta menettelystä**  
**(Asia AT.40330 – Rail cargo)**  
*(tiedoksiannettu asiakirjanumerolla C(2021)2521 final)*  
**(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)**  
  
(2021/C 398/09)

Komissio antoi 20. huhtikuuta 2021 päätöksen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan mukaisesta menettelystä. Komissio julkaisee osapuolten nimet ja päätöksen olennaisen sisällön sekä mahdollisesti määrättävät seuraamukset neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003<sup>(1)</sup> 30 artiklan säännösten mukaisesti. Se ottaa huomioon yritysten oikeutetut edut sen suhteen, ettei niiden liikesalaisuuksia paljasteta.

## 1. JOHDANTO

- (1) Tämä päätös koskee Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ”perussopimus”, 101 artiklan jatkuvaa yhtenä kokonaisuutena pidettävää rikkomista. Kyseinen rikkominen koski Euroopan unionissa<sup>(2)</sup> niin sanotun rahdinjakomallin<sup>(3)</sup> mukaisesti tarjottavia rajatylittäviä rautateiden rahtiliikennepalveluja, joita suorittivat kokojunilla<sup>(4)</sup> kolme rautatieyritystä Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Deutsche Bahn (DB) ja Société nationale des Chemins de fer belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (SNCB). Toiminta johti kilpailunvastaiseen asiakkaiden jakamiseen, ja se kesti joulukuusta 2008 huhtikuuhun 2014.

## 2. TAPAUKSEN KUVAUS

### 2.1. Menettely

- (2) Saatuaan sakoista vapauttamista ja sakkojen lieventämistä koskevan tiedonannon mukaisen ÖBB:n hakemuksen sakoista vapauttamiseksi huhtikuussa 2015 komissio teki syyskuussa 2015 ennalta ilmoittamatta tarkastuksia DB:n toimitiloihin Saksassa.
- (3) DB haki lokakuussa 2015 sakkojen lieventämistä sakoista vapauttamista tai sakkojen lieventämistä koskevan tiedonannon perusteella.
- (4) Komissio lähetti useita tietopyyntöjä eri rautatieyrityksille, ja syyskuussa 2016 SNCB haki sakkojen lieventämistä sakoista vapauttamista tai sakkojen lieventämistä koskevan tiedonannon perusteella.
- (5) Komissio aloitti 4. huhtikuuta 2019 asetuksen (EY) N:o 773/2004 2 artiklan 1 kohdan mukaisen menettelyn niitä yrityksiä vastaan, joille päätös on osoitettu. Komission tarkoituksena oli aloittaa sovintoon tähtäävät keskustelut näiden yritysten kanssa. Osapuolten ja komission välillä pidettiin sovintoon tähtääviä kokouksia toukokuun 2019 ja elokuun 2020 välisenä aikana. Kaikki osapuolet jättivät myöhemmin virallisen pyynnön aloittaa asetuksen (EY) N:o 773/2004<sup>(5)</sup> 10 a artiklan 2 kohdan mukainen sovintomenettely.

<sup>(1)</sup> EUVL L 1, 4.1.2003, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 411/2004 (EUVL L 68, 6.3.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> Yhdistynyt kuningaskunta erosi Euroopan unionista 1. helmikuuta 2020. Näin ollen tähän päätökseen sisältyvät viittaukset EU:hun eivät koske Yhdistynyttä kuningaskuntaa.

<sup>(3)</sup> Ks. jäljempänä 9 kohdasta eteenpäin.

<sup>(4)</sup> Kokojunat ovat tavarajunia, joita liikennöidään yhdestä paikasta (esim. kuljetettavan tavarahan myyjän tuotantopaikasta) toiseen paikkaan (esim. tavarahan ostajan varastoon) ilman osiin jakamista tai varastointia matkan varrella. Tällaiset kokojunat palvelevat suurasiakkaita, niiden lasti muodostuu usein vain yhdestä hyödykkeestä ja niitä liikennöidään pitkiä aikoja yhteen ja samaan määräpaikkaan. Tämän asian käsittely ei koske rautatierahtipalveluja, jotka kuuluvat asiassa AT.40098 – Kokojunat 15. kesäkuuta 2015 annetun komission päätöksen soveltamisalaan.

<sup>(5)</sup> EUVL L 123, 27.4.2004, s. 18.

- (6) Komissio antoi väitetiedoksiannon 4. joulukuuta 2020. Kaikki osapuolet vahvistivat, että sen sisältö vastasi niiden tekemiä sovintoehdotuksia ja että ne olivat edelleen sitoutuneita sovintomenettelyyn.
- (7) Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevä neuvoa-antava komitea antoi 15. huhtikuuta 2021 asiasta myönteisen lausunnon.
- (8) Kuulemismenettelyistä vastaava neuvonantaja antoi asiasta loppukertomuksensa 16. huhtikuuta 2021.

## 2.2. Yhteenveto rikkomisesta

- (9) Asia koskee DB:n, ÖBB:n ja SNCB:n rajatylittävien rautatierahtiliikennepalvelujen asiakasjakoa. Kilpailunvastainen toiminta tapahtui joulukuun 2008 ja huhtikuun 2014 välisenä aikana. Se koski tavanomaisen liikenteen tavarakuljetuksia kokojunilla, autoteollisuutta lukuun ottamatta, niin sanotun rahdinjakomallin mukaisesti. Rahdinjakomallissa rautatieyritykset, jotka tekevät yhteistyötä tietyssä rajatylittävissä rautateiden rahtiliikennepalvelussa, tarjoavat asiakkaalle yhden kokonaishinnan yhdestä monenväliseen sopimukseen perustuvasta palvelusta.
- (10) Rautatieyritysten yhteistyö rajatylittävien rautateiden rahtiliikennepalvelujen yhteisessä tarjoamisessa, mukaan lukien yhteinen hinnoittelu rahdinjakomallin puitteissa, ei sinänsä kuulu perussopimuksen 101 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan neuvoston asetuksen (EY) N:o 169/2009 <sup>(6)</sup> nojalla eikä sitä aseteta kyseenalaiseksi tässä asiassa <sup>(7)</sup>. Rahdinjakomalliin liittyvän yhteistyön yhteydessä tapahtuneen sallitun yhteydenpidon lisäksi DB:n, ÖBB:n ja SNCB:n välillä oli kuitenkin satunnaisia kokouksia ja muita yhteyksiä, joissa ylitettiin se, mikä oli tarpeen sellaisten yhteisten rajatylittävien rautatierahtiliikennepalvelujen tarjoamiseksi, jotka eivät kuulu neuvoston asetuksessa (EY) N:o 169/2009 säädettyjen poikkeusten soveltamisalaan.
- (11) DB, ÖBB ja SNCB turvasivat toistensa aseman johtavana liikenteenharjoittajana olemassa olevassa liiketoiminnassa. Rahdinjakomallissa johtava liikenteenharjoittaja on rautatieyritys, joka toimii pääasiallisena keskustelukumppanina asiakkaan kanssa, vaikka kaikki asianomaiset rautatieyritykset tulevat kuljetussopimuksen osapuoliksi (toisin kuin alihankintasuhteessa).
- (12) Johtava liikenteenharjoittaja voi saada merkittäviä etuja erityisesti asiakassuhteiden luomisessa ja ylläpitämisessä, mikä voi mahdollisesti johtaa uusiin liiketoimintamahdollisuuksiin <sup>(8)</sup>. Johtavan liikenteenharjoittajan aseman vastavuoroinen tunnustaminen "olemassa olevassa liiketoiminnassa" oli siten DB:n, ÖBB:n ja SNCB:n harjoittaman kilpailunvastaisen järjestelyn ydin. Toiminta toteutettiin DB:n, ÖBB:n ja myöhemmin SNCB:n välisellä yhteydenpidolla yritysten kaikilla liiketoiminnan tasoilla. DB, ÖBB ja SNCB olivat tuolloin kaikki vertikaalisesti integroituneita rautatieyrityksiä, jotka tarjosivat sekä rautatiepalveluja (vetopalveluja) että logistiikka- ja tavarankuljetuspalveluja omissa konserneissaan <sup>(9)</sup>.
- (13) Osapuolet olivat yhtä mieltä siitä, että olisi suojattava "olemassa olevan liiketoiminnan" johtavan liikenteenharjoittajan asema sen rautatieyrityksen osalta, jolla on kyseinen asema tietyssä olemassa olevassa liiketoiminnassa, sekä vältettävä sitä, että asiakas vaihtaa johtavaa liikenteenharjoittajaa. Suojatakseen johtavan liikenteenharjoittajan asemaa DB, ÖBB ja SNCB pidättäytyivät tekemästä tarjouksia tai tekivät peitetarjouksia mahdollisille muille asiakkaille, jotka pysyivät "olemassa olevaan liiketoimintaan" liittyviä hintatarjouksia.
- (14) Salainen yhteistyö toteutettiin kilpailijoiden yhteydenpidolla, jolla suojattiin johtavan liikenteenharjoittajan asema yhdelle osapuolelle tai sovittiin siitä, mikä liikenteenharjoittajista olisi johtava liikenteenharjoittaja tietyssä "olemassa olevassa liiketoiminnassa", jos asiasta oli erimielisyyttä.

<sup>(6)</sup> Kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 26 päivänä helmikuuta 2009 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 169/2009 (EUVL L 61, 5.3.2009, s. 1).

<sup>(7)</sup> Yhteisistä hinnanmuodostusprosesseista säädetään neuvoston asetuksen (EY) N:o 169/2009 2 artiklan 1 kohdassa.

<sup>(8)</sup> Tarjottavia lisäpalveluja voivat olla esimerkiksi kuljetus rautatieasemille tai -asemilta, joissa lastaus tai lastin purku tapahtuu, sekä kuljetettavien tavaroiden varastointipalvelut.

<sup>(9)</sup> DB, ÖBB ja SNCB ovat vakiintuneita toimijoita Saksassa, Itävallassa ja Belgiassa. DB otti hoitaakseen rahtiliikenteen Alankomaissa entiseltä vakiintuneelta toimijalta vuoden 2003 lopulla ja ÖBB Unkarissa vuoden 2007 lopulla.

- (15) Salaisella yhteistyöjärjestelyllä varmistettiin, että keskustelut voimassa olevien asiakassopimusten aikana tai asiakassopimusten uusimisen tai jatkamisen yhteydessä eivät johtaisi johtavan liikenteenharjoittajan vaihtumiseen.
- (16) Kilpailuvastaista järjestelmää sovellettiin DB:n ja ÖBB:n toteuttamiin rajatylittäviin rautateiden rahtiliikennepalveluihin reiteillä, jotka alkavat tai päättyvät Saksassa tai Itävallassa tai kulkevat niiden kautta.
- (17) DB:n ja ÖBB:n tällä tavoin suorittamat rajatylittävät rautatierahtikuljetukset ulottuivat myös Unkariin (jossa ÖBB oli ottanut hoitaakseen vakiintuneen rautatieyrityksen liikenteen) ja Alankomaihin (jossa DB oli ottanut hoitaakseen vakiintuneen rautatieyrityksen liikenteen).
- (18) Sama koski Belgiasta lähteviä tai sinne päättyviä kuljetuksia, jotka toteutettiin yhdessä SNCB:n kanssa. SNCB osallistui rikkomiseen vain siltä osin kuin kyse oli tällaisista kolmenvälisistä kuljetuksista.
- (19) DB:n ja ÖBB:n välillä on ollut johdonmukaista salaista yhteydenpitoa, joka liittyi johtavan liikenteenharjoittajan asemaan rautatierahtiliikenteessä, jota harjoitettiin 8. joulukuuta 2008 lähtien rahdinjakomallin mukaisesti kokojunilla. Kolmenvälinen salainen yhteydenpito DB:n, ÖBB:n ja SNCB:n välillä alkoi 15. marraskuuta 2011. Viimeinen salainen yhteydenpito DB:n, ÖBB:n ja SNCB:n välillä tapahtui 30. huhtikuuta 2014. Tämän perusteella rikkomisen katsotaan kestäneen 8. joulukuuta 2008 ja 30. huhtikuuta 2014 välisen ajan. SNCB:n tapauksessa alkamispäivä oli kuitenkin 15. marraskuuta 2011. Rikkomisen kesto on määritetty komission hallussa olevista asiakirjoista, jotka osoittavat osapuolten välisen ensimmäisen ja viimeisen salaisen yhteydenpidon.
- (20) SNCB ei osallistunut järjestelyyn rajatylittävien kahdenvälisen rautatierahtiliikennepalvelujen osalta, joita ainoastaan DB ja ÖBB harjoittivat yhdessä.

### 2.3. Yritykset, joille päätös on osoitettu

- (21) Tämä päätös on osoitettu seuraaville yrityksille:

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 (aiemmin SNCB Logistics NV/SA);
- LINEAS NV (aiemmin Xpedys NV/SA).

### 2.4. Korjaustoimenpiteet

- (22) Tässä päätöksessä sovelletaan sakkojen laskentaa koskevia suuntaviivoja vuodelta 2006 <sup>(10)</sup>.

<sup>(10)</sup> EUVL C 210, 1.9.2006, s. 2.

#### 2.4.1. Sakon perusmäärä

- (23) Merkityksellinen myynnin arvo on kunkin asianomaisen yrityksen vuoden 2013 myynti, joka on tulosta kokojunilla rahdinjakomallin mukaisesti toteutetuista tavanomaisista rahtiliikennepalveluista (autoteollisuutta lukuun ottamatta), jotka ovat suorittaneet yhteistyössä a) asianomaiset kolme rautatieyritystä eli DB, ÖBB ja SNCB ja jotka ovat alkaneet tai päättyneet Itävallassa tai Unkarissa, Saksassa tai Alankomaissa ja Belgiassa tai liikennöity näiden maiden kautta ja b) DB ja ÖBB ja jotka ovat alkaneet tai päättyneet Itävallassa tai Unkarissa ja Saksassa tai Alankomaissa tai liikennöity näiden maiden kautta.
- (24) Kun otetaan huomioon rikkomisen luonne ja maantieteellinen laajuus, sakon vaihtelevan määrän prosenttiosuudeksi ja lisämääräksi ("osallistumismaksu") vahvistetaan 15 prosenttia rikkomiseen liittyvän myynnin arvosta.

#### 2.4.2. Perusmäärään tehtävät mukautukset

Raskauttavat seikat: rikkomisen uusiminen

- (25) Sakkoja koskevien suuntaviivojen 28 kohdassa todetaan, että jos yritys jatkaa tai toistaa samanlaista tai samantyyppistä rikkomista sen jälkeen, kun komissio tai kansallinen kilpailuviranomainen on todennut kyseisen yrityksen rikkoneen perussopimuksen 101 tai 102 artiklan määräyksiä, perusmäärää korotetaan jopa 100 prosenttia todettua rikkomista kohden.
- (26) Konsernin emoyhtiölle Deutsche Bahn AG:lle oli osoitettu komission aiempi päätös kartellikiellosta asiassa AT.39462 - *Freight Forwarding* maaliskuussa 2012.
- (27) Deutsche Bahn AG:n sakon perusmäärää korotetaan näin ollen 50 prosenttia.

Lieventävät asianhaarat

- (28) Lieventäviä asianhaaroja ei ole.

Perusmäärän korottaminen varoittavan vaikutuksen aikaansaamiseksi

- (29) DB:hen sovelletaan varoittavan vaikutuksen kerrointa 1,1, koska sillä on suuri maailmanlaajuinen liikevaihto.

Liikevaihtoon sovellettava 10 prosentin yläraja

- (30) Yhdellekään osapuolelle lasketut sakot eivät ylitä 10:tä prosenttia yrityksen kokonaisliikevaihdosta vuonna 2019.

Sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä vuonna 2006 annetun tiedonannon soveltaminen

- (31) ÖBB toimitti ensimmäisenä sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä vuonna 2006 annetun tiedonannon 8 kohdan a alakohdan ehdot täyttäviä tietoja ja todisteita rikkomisesta. Näin ollen ÖBB:lle myönnetään vapautus sakoista.
- (32) DB oli ensimmäinen yritys, joka täytti sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä vuonna 2006 annetun tiedonannon 24 ja 25 kohdan vaatimukset. DB haki sakoista vapauttamista tai sakkojen lieventämistä tutkinnan suhteellisen varhaisessa vaiheessa. Se esitti kilpailusääntöjen rikkomisesta todisteita, joilla oli merkittävää lisäarvoa suhteessa komission hallussa jo oleviin todisteisiin. DB:lle myönnetään tämän perusteella 45 prosentin alennus sakon määrästä.
- (33) SNCB oli toinen yritys, joka täytti sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä vuonna 2006 annetun tiedonannon 24 ja 25 kohdan vaatimukset. SNCB:n sakoista vapauttamista tai niiden lieventämistä koskeva hakemus tuotti myös lisäarvoa ja helpotti huomattavasti rikkomisen toteamista erityisesti DB:n osalta. SNCB:lle myönnetään tämän perusteella 30 prosentin alennus sakon määrästä.

Sovintomenettelyä koskevan tiedonannon soveltaminen

- (34) Tiedonannon 32 kohdan mukaisesti kullekin osapuolelle määrättävää sakkoa alennetaan vielä 10 prosenttia.

**3. PÄÄTELMÄT**

(35) Asetuksen (EY) N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan nojalla määrättiin seuraavat sakot:

Yritys	Sakko (euroa)
ÖBB:	0
DB:	48 324 000
SNCB	270 000