

A Bizottság határozatának összefoglalója**(2018. február 21.)****az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárással kapcsolatban****(Ügyszám: AT.40009 – Tengeri személygépjármű-szállító vállalatok)**

(az értesítés a C(2018) 983 számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(2018/C 314/09)

A Bizottság 2018. február 21-én határozatot fogadott el egy, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárással kapcsolatban. Az 1/2003/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 30. cikkének rendelkezései alapján a Bizottság ezúton közzéteszi a felek nevét, a határozat lényegét és az alkalmazott szankciókat, figyelembe véve a vállalkozások üzleti titkaik védelmére vonatkozó jogos érdekét.

1. BEVEZETÉS

- (1) A Bizottság 2018. február 21-én határozatot fogadott el az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikkének és az EGT-megállapodás 53. cikkének egységes és folytatódólagos megsértésével kapcsolatban.
- (2) A határozat címzettjei a következő vállalkozások: (másképpen együttesen: a felek vagy egyenként: a fél).
 - a) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., MOL (Europe Africa) Ltd. (korábbi nevén a jogsértés teljes időszakában: Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd.) és Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. (a továbbiakban együttesen: MOL);
 - b) Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (a továbbiakban: „K” Line);
 - c) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (a továbbiakban: NYK);
 - d) Wallenius Wilhelmsen Logistics AS (a továbbiakban:WWL, amennyiben önálló jogi személyként történik rá hivatkozás); EUKOR Car Carriers, Inc. (a továbbiakban: EUKOR, amennyiben önálló jogi személyként történik rá hivatkozás) (mindkettő együttesen: WWL és EUKOR) és anyavállalataik: Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (korábbi nevén: Wilh. Wilhelmsen ASA) és Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited (WWL és EUKOR, valamint anyavállalataik, a továbbiakban együttesen:WWL és EUKOR Vállalkozás);
 - e) Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (a továbbiakban: CSAV).

2. AZ ÜGY ISMERTETÉSE**2.1. Az érintett szolgáltatások**

- (3) A jogsértés által érintett szolgáltatás új gépjárművek (személygépkocsik, teherautók, továbbá magas- és nehézgépjárművek) különböző útvonalakon történő mélytengeri (óceánok közötti vagy interkontinentális) szállításának biztosítása. A mélytengeri gépjárművek szállítási szolgáltatása magában foglalja az új gépjárművek berakodását, szállítását és kirakodását. A határozat azon mélytengeri gépjárművek szállítási szolgáltatásaira összpontosít, amelyek az EGT-ben kezdődtek vagy végződtek.

2.2. Eljárás

- (4) MOL által 2012 szeptemberében benyújtott mentességi kérelmet követően a Bizottság az 1/2003/EK rendelet 20. cikkének (4) bekezdése szerinti előzetes bejelentés nélküli helyszíni vizsgálatokat végzett.
- (5) Az ellenőrzések után a Bizottsághoz engedékenységi kérelem érkezett a következő vállalatoktól az alábbi sorrendben: (i) „K” Line; (ii) CSAV; (iii) NYK; valamint (iv) WWL és EUKOR. A Bizottság ezenkívül több ízben is információkat kért a vállalkozásoktól.

⁽¹⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

- (6) A Bizottság 2016. október 12-én eljárást indított. A Bizottság és a felek közötti vitarendezési megbeszélésekre 2016 novembere és 2017 októbere között került sor. Ezt követően a felek mindegyike a 773/2004/EK rendelet⁽¹⁾ 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vitarendezés iránti hivatalos kérelmet nyújtott be.
- (7) A Bizottság 2017. december 8-án elfogadta a feleknek címzett kifogásközlést. Valamennyi fél megerősítette, hogy a kifogásközlés tükrözi a vitarendezési beadványaik tartalmát, valamint azt, hogy továbbra is elkötelezettek a vitarendezési eljárás követése mellett.
- (8) A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2018. február 19-én kedvező véleményt alkotott.

2.3. A jogsértés összefoglalása

- (9) A határozat egy olyan egységes és folytatódó jogsértésre vonatkozik, amely kiterjed az új gépjárművek EGT-n belüli és onnan kiinduló mélytengeri szállítására a fuvarozók közötti jelenlegi üzleti egyensúly fenntartása és az árcsökkenés elkerülése érdekében.
- (10) A kartell a felek közötti versenyellenes kapcsolatok egész sorából állt az árszszehangolás, az ügyletek és ügyfelek egymás közötti felosztása, valamint a kapacitáscsökkentés tekintetében. Azok a felek, akik azonos cél elérése érdekében ilyen típusú magatartást folytatnak, nevezetesen a piaci verseny korlátozását és a *status quo* fenntartását, vagyis azt, hogy a gépjárműszállítók bizonyos ügyfelek és/vagy bizonyos útvonalak tekintetében megtartsák üzleti tevékenységeiket. A felek arra is törekedtek, hogy megőrizték piaci pozíciójukat és fenntartsák vagy növeljék az árakat, többek között azért, hogy összehangolták a bizonyos ügyfelektől érkező, árcsökkentésre irányuló kérelmek elutasítását.
- (11) A felek magatartása követte az úgynevezett „tiszteletre vonatkozó szabályt”, amely szerint bizonyos útvonalakon, bizonyos ügyfelek vonatkozásában már meglévő vállalkozásokhoz kapcsolódó új gépjárművek szállítását továbbra is a hagyományos fuvarozó (a továbbiakban: inkumbens szolgáltató) végezné.
- (12) Az összejátszást eredményező kapcsolatokban változó mértékben részt vevő felek, amelyek során:
- a) egyes ügyfelek esetében összehangolt díjszabást alkalmaztak (CSAV csak 2011. június volt jelen ebben a típusú magatartásban). Ezenkívül CSAV-on kívüli résztvevők bizonyos útvonalak és bizonyos ügyfelek esetében a BAF (Bunker Adjustment Factor) és a CAF (árfolyamkiigazítási tényező, Currency Adjustment Factor) tekintetében vettek részt összehangolásban;
 - b) több, a járműgyártók által kiadott árajánlatkérést és egyes ügyfelek üzleti tevékenységeit osztották fel;
 - c) megvitaták és koordinálták a kapacitáscsökkentéseket (CSAV kivételével); valamint
 - d) érzékeny kereskedelmi információkat cseréltek.
- (13) A kartellkapcsolatok különböző típusai a következők voltak: Four Carriers Meetings (FCM-ek, négy személygépjárműszállító vállalat közötti megbeszélés, amelyen MOL, NYK, „K” Line és WWL képviselői vettek részt), háromoldalú ülések (3J-ülések, MOL, „K” Line és NYK képviselőinek részvételével), valamint kétoldalú kapcsolatfelvétel.
- (14) CSAV nem vett részt az FCM-ekben, sem a 3J-üléseken, sem pedig a kapacitáscsökkentésre irányuló intézkedésekben. Az EGT tekintetében CSAV részvétele a Dél-Amerikába és Mexikóba irányuló és onnan induló konkrét útvonalakra korlátozódott.
- (15) EUKOR nem vett részt önálló jogi személyként az FCM-eken vagy a 3J-üléseken, a CAF-ról folytatott megbeszéléseken, sem pedig a kapacitáscsökkentésre irányuló intézkedésekben, és csak bizonyos, az egyes útvonalakon tevékenykedő ügyfeleket illetően alkalmazta a tiszteletre vonatkozó szabályt. Mivel azonban EUKOR a jogsértés teljes időtartama alatt egyetlen vállalkozást alakított ki WWL-lel, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy EUKOR intézkedései a szóban forgó egyetlen vállalkozásnak (WWL és EUKOR Vállalkozásnak) tudhatók be.

⁽¹⁾ A Bizottság 773/2004/EK rendelete (2004. április 7.) a Bizottság által az EK-Szerződés 81. és 82. cikke alapján folytatott eljárásokról (HL L 123., 2004.4.27., 18. o.).

2.4. Időtartam

- (16) A kartell MOL, „K” Line, NYK, CSAV, valamint WWL és EUKOR esetében 2006. október 18-án kezdődött ⁽¹⁾. A kartell 2012. május 24-én ért véget MOL számára, amely napon MOL bírság alóli mentesség iránti kérelmet nyújtott be. „K” Line, NYK, CSAV, valamint WWL és EUKOR kartellben való részvétele 2012. szeptember 6-án, vagyis azon a napon ért véget, amikor a Bizottság előzetes bejelentés nélküli helyszíni vizsgálatokat kezdett ebben az ügyben.

2.5. Jogorvoslat

- (17) A Bizottság a határozatban a bírságok megállapításáról szóló 2006. évi iránymutatást ⁽²⁾ alkalmazza.

2.5.1. A bírság alapösszege

- (18) A Bizottság meghatározta az értékesítés értékét az új gépjárművek (személygépkocsik, teherautók, magas- és nehézgépjárművek) a teljes jogsértés időszakában megvalósult mélytengeri szállítási szolgáltatásainak éves átlagértéké-ként. Annak tükrözése érdekében, hogy a szolgáltatások egy részét az EGT-n kívül hajtották végre, és így a kár egy része az EGT-n kívüli területeket érintette, a Bizottság az alapösszeg 50 %-os csökkentését alkalmazta az egyes felekre.
- (19) Tekintettel a jogsértés többrétű jellegére és a jogsértés által érintett földrajzi területre (az EGT területe), a Bizottság a bírságok változó összegére és a további összegre vonatkozó százalékos értéket a jogsértés által érintett forgalom 17 %-ában határozta meg.

- (20) A változó összeget a Bizottság megszorozta a vállalkozás jogsértésben való egyéni részvétele éveinek számával, illetve az év törtrészeivel, hogy teljes mértékben figyelembe lehessen venni az egyes vállalkozások jogsértésben való részvételének időtartamát. A bírság időtartam szerinti növelésének számítása a naptári napok száma alapján történt.

2.5.2. Az alapösszeg kiigazítása

- (21) Figyelembe véve CSAV korlátozott szerepét és a jogsértés mértékére vonatkozó ismeretének hiányát, a Bizottság CSAV-nak az enyhítő körülmények alapján a bírság 20 %-os csökkentését biztosította.

2.5.3. A forgalom 10 %-ára vonatkozó korlátozás alkalmazása

- (22) Jelen esetben WWL és EUKOR Vállalkozásra kiszabott bírság meghaladta volna a 10 %-os forgalmi korlátot. Ezért WWL és EUKOR Vállalkozásra kiszabott bírságot a vitarendezési közlemény 32. pontjával összhangban csökkentették az engedékenységi iránti kérelem és a bírság csökkentése előtt.

2.5.4. A 2006. évi engedékenységi közlemény alkalmazása

- (23) MOL elsőként szolgáltatott olyan információt és bizonyítékot, amely teljesíti a 2006. évi engedékenységi közlemény 8. a) pontjának feltételeit.
- (24) „K” Line elsőként teljesítette a 2006. évi engedékenységi közlemény 24. és 25. pontjának követelményeit, ezért vonatkozásában a Bizottság a bírságot 50 %-kal csökkentette.
- (25) CSAV másodikként teljesítette a 2006. évi engedékenységi közlemény 24. és 25. pontjának követelményeit, ezért a Bizottság a rá vonatkozó bírságot 25 %-kal csökkentette.
- (26) NYK harmadikként teljesítette a 2006. évi engedékenységi közlemény 24. és 25. pontjának követelményeit, ezért a Bizottság a rá vonatkozó bírságot 20 %-kal csökkentette.
- (27) WWL és EUKOR negyedikként teljesítette a 2006. évi engedékenységi közlemény 24. és 25. pontjának követelményeit, ezért a Bizottság a rá vonatkozó bírságot 20 %-kal csökkentette.

2.5.5. A vitarendezési közlemény alkalmazása

- (28) A vitarendezési közlemény alkalmazásának eredményeként a Bizottság a bírság összegét a címzettek esetében további 10 %-kal csökkentette.

⁽¹⁾ 2006. október 18-a volt a legkorábbi időpont, amelytől kezdve a Bizottság a 2006. október 18-i 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. szeptember 25-i 1419/2006/EK tanácsi rendelet hatálybalépését követően gyakorolhatta a felek magatartásának szankcionálására vonatkozó jogállását, amely a versenyjog alkalmazását valamennyi tengeri szállítási szolgáltatásra, többek között a kabotázásra és a nemzetközi trampahajózási szolgáltatásokra is kiterjesztette.

⁽²⁾ HL C 210., 2006.9.1., 2. o.

3. KÖVETKEZTETÉS

(29) Az 1/2003/EK rendelet 23. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság a következő bírságokat szabta ki:

- a) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., MOL (Europe Africa) Ltd. és Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. egyetemlegesen felelős: 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 (korábbi neve: Wilh. Wilhelmsen ASA), Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited, Wallenius Wilhelmsen Logistics AS és az EUKOR Car Carriers, Inc. egyetemlegesen felelős: 207 335 000 EUR;
 - e) Compañía Sudamericana de Vapores S.A.: 7 033 000 EUR.
-