

**Samenvatting van het besluit van de Commissie
van 21 februari 2018**

**inzake een procedure op grond van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de
Europese Unie en artikel 53 van de EER-overeenkomst**

(Zaak AT.40009 — Maritieme autodragers)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2018) 983)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(2018/C 314/09)

Op 21 februari 2018 heeft de Commissie een besluit vastgesteld inzake een procedure op grond van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 53 van de EER-overeenkomst. In overeenstemming met de bepalingen van artikel 30 van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad ⁽¹⁾ publiceert de Commissie hierbij de namen van de partijen en de belangrijkste punten van het besluit, inclusief de opgelegde sancties, rekening houdend met het rechtmatige belang van ondernemingen bij de bescherming van hun bedrijfsgeheimen.

1. INLEIDING

- (1) Op 21 februari 2018 heeft de Commissie een besluit vastgesteld betreffende één enkele en voortdurende inbreuk op artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 53 van de EER-overeenkomst.
- (2) Dit besluit is gericht tot de volgende rechtspersonen (die gezamenlijk „de partijen” of afzonderlijk „de partij” worden genoemd):
 - a. Mitsui O.S.K. Lines, Ltd, MOL (Europe Africa) Ltd (vroegere naam gedurende de volledige periode van de inbreuk: Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd) en Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd (hierna samen „MOL” genoemd);
 - b. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd (hierna „K” Line” genoemd);
 - c. Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (hierna „NYK” genoemd);
 - d. Wallenius Wilhelmsen Logistics AS („WWL”, indien ernaar wordt verwezen als afzonderlijke juridische entiteit); EUKOR Car Carriers, Inc. („EUKOR”, indien ernaar wordt verwezen als afzonderlijke juridische entiteit) (samen worden zij „WWL en EUKOR” genoemd) en hun moederbedrijven Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (vroegere naam: Wilh. Wilhelmsen ASA) en Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited (WWL en EUKOR en hun moederbedrijven worden hierna samen „het fusiebedrijf WWL en EUKOR” genoemd);
 - e. Compañía Sudamericana de Vapores SA (hierna „CSAV” genoemd).

2. BESCHRIJVING VAN DE ZAAK

2.1. Betrokken diensten

- (3) De dienst waarop de inbreuk betrekking heeft is het (interoceanische of intercontinentale) diepzeevervoer van nieuwe motorvoertuigen: auto's, vrachtwagens en hoge en zware voertuigen op verscheidene routes. De diensten voor het diepzeevervoer van auto's omvatten het laden, vervoeren en lossen van nieuwe motorvoertuigen. Het besluit focust op de diensten voor het diepzeevervoer van auto's die hun vertrek- of eindpunt in de EER hebben.

2.2. Procedure

- (4) Naar aanleiding van een verzoek om immuniteit dat in september 2012 door MOL werd ingediend, voerde de Commissie onaangekondigde inspecties uit op grond van artikel 20, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1/2003.
- (5) Na de inspecties ontving de Commissie clementieverzoeken, in de volgende volgorde, van: i) „K” Line; ii) CSAV; iii) NYK; en iv) WWL en EUKOR. Daarnaast verstuurde de Commissie meerdere reeksen informatieverzoeken.

⁽¹⁾ PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1.

- (6) De Commissie leidde op 12 oktober 2016 de procedure in. Van november 2016 tot oktober 2017 vonden schikkingsgesprekken plaats tussen de Commissie en elke partij. Vervolgens dienden alle partijen een formeel verzoek tot schikking in overeenkomstig artikel 10, lid 2, van Verordening (EG) nr. 773/2004 van de Commissie (¹).
- (7) Op 8 december 2017 heeft de Commissie een aan de partijen gerichte mededeling van punten van bezwaar goedgekeurd. Alle partijen hebben op de mededeling van punten van bezwaar geantwoord en bevestigd dat de inhoud ervan in overeenstemming was met hun verklaringen met het oog op een schikking en dat zij nog steeds bereid waren de schikkingsprocedure te volgen.
- (8) Het Adviescomité voor mededingingsregelingen en machtsposities heeft op 19 februari 2018 een gunstig advies uitgebracht.

2.3. Samenvatting van de inbreuk

- (9) Het besluit heeft betrekking op één enkele en voortdurende inbreuk bij het diepzeevervoer van nieuwe motorvoertuigen vanuit en naar de EER, die tot doel had het bestaande handelsevenwicht tussen de vervoerders te behouden en een prijsdaling te voorkomen.
- (10) Het kartel bestond uit een reeks concurrentieverstorende contacten over prijsafspraken, de toewijzing van bedrijfsactiviteiten en klanten en de capaciteitsvermindering. De partijen hebben zich ingelaten met dergelijke gedragingen bij het nastreven van eenzelfde doelstelling, met name het beperken van de concurrentie op de markt en het behouden van de status quo, d.w.z. dat de vervoerders hun respectieve bedrijfsactiviteiten voor bepaalde klanten en/of bepaalde routes behouden. De partijen hadden eveneens de bedoeling om hun marktpositie te handhaven en om de prijzen op hetzelfde niveau te houden of te doen stijgen, onder meer door afspraken te maken om niet in te gaan op verzoeken om prijsverlaging van bepaalde klanten.
- (11) Het gedrag van de partijen volgde de zogenaamde „regel van respect”, op grond waarvan het vervoer van nieuwe motorvoertuigen met betrekking tot reeds bestaande bedrijfsactiviteiten op bepaalde routes voor bepaalde klanten zou blijven uitgevoerd worden door de traditionele vervoerder (de gevestigde exploitant).
- (12) De partijen hebben in uiteenlopende mate deelgenomen aan heimelijke contacten waarin zij:
 - a. de prijzen voor bepaalde klanten afspraken (CSAV liet zich pas sinds juni 2011 in met dit gedrag). Daarnaast waren andere deelnemers dan CSAV betrokken bij de afspraken voor de BAF (Bunker Adjustment Factor of bunkertoeslag) en de CAF (Currency Adjustment Factor of valuta-aanpassingsfactor) voor bepaalde routes en voor bepaalde klanten;
 - b. verschillende offerteaanvragen van voertuigfabrikanten en de activiteiten van bepaalde klanten toewezen;
 - c. capaciteitsverminderingen bespraken en coördineerden (behalve voor CSAV); en
 - d. commercieel gevoelige informatie uitwisselden.
- (13) De verschillende soorten kartelcontacten bestonden uit: bijeenkomsten tussen vier vervoerders (bijgewoond door de vertegenwoordigers van MOL, NYK, „K” Line en WWL), trilaterale bijeenkomsten („3J-bijeenkomsten”) (bijgewoond door de vertegenwoordigers van MOL, „K” Line en NYK) en bilaterale contacten.
- (14) CSAV nam niet deel aan de bijeenkomsten tussen vier vervoerders, de 3J-bijeenkomsten of de acties voor capaciteitsvermindering. Wat betreft de EER was de deelname van CSAV beperkt tot specifieke routes vanuit en naar Zuid-Amerika en Mexico.
- (15) EUKOR nam, als afzonderlijke juridische entiteit, niet deel aan de bijeenkomsten tussen vier vervoerders of de 3J-bijeenkomsten, de gesprekken met betrekking tot de CAF of de acties voor capaciteitsvermindering, en paste de regel van respect enkel toe voor bepaalde klanten op bepaalde routes waar zij actief was. Aangezien EUKOR en WWL echter één onderneming vormden gedurende de volledige periode van de inbreuk, kwam de Commissie tot de conclusie dat de acties van EUKOR toe te schrijven waren aan die onderneming (het fusiebedrijf WWL en EUKOR).

(¹) Verordening (EG) nr. 773/2004 van de Commissie van 7 april 2004 betreffende procedures van de Commissie op grond van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag (PB L 123 van 27.4.2004, blz. 18).

2.4. Duur

- (16) Het kartel wordt geacht van start te zijn gegaan op 18 oktober 2006 voor MOL, „K” Line, NYK, CSAV en WWL en EUKOR⁽¹⁾. Op 24 mei 2012, de dag waarop MOL een verzoek om immuniteit indiende, kwam een einde aan het kartel voor MOL. De deelname van „K” Line, NYK, CSAV en WWL en EUKOR aan het kartel eindigde op 6 september 2012, de dag waarop de Commissie in deze zaak van start ging met onaangekondigde inspecties.

2.5. Sancties

- (17) In dit besluit worden de richtsnoeren van 2006 voor de berekening van geldboeten toegepast⁽²⁾.

2.5.1. Basisbedrag van de geldboete

- (18) De Commissie gaat bij de berekening van de waarde van de verkopen uit van het jaargemiddelde van de waarde van de diensten voor diepzeevervoer van nieuwe motorvoertuigen (auto's, vrachtwagens en hoge en zware voertuigen) die werden uitgevoerd gedurende de volledige periode van de inbreuk. Om te weerspiegelen dat een deel van de diensten werd verricht buiten de EER en dat bijgevolg een bepaald deel van de schade buiten de EER werd aangericht, verminderde de Commissie het basisbedrag voor elke partij met 50 %.
- (19) Gezien het veelzijdige karakter van de inbreuk (prijzafspraken en toewijzing van klanten) en de geografische reikwijdte (de gehele EER), wordt het percentage voor het variabele bedrag van de geldboete evenals het bijkomende bedrag vastgelegd op 17 % van de waarde van de verkopen voor de inbreuk.
- (20) Het variabele bedrag wordt vermenigvuldigd met het aantal jaren respectievelijk met fracties van jaren voor de afzonderlijke deelname van de partijen bij de inbreuk, om zodoende ten volle rekening te kunnen houden met de duur van de deelname van elke afzonderlijke onderneming aan de inbreuk. De duurfactor wordt berekend op basis van kalenderdagen.

2.5.2. Aanpassing van het basisbedrag

- (21) Aangezien de rol van CSAV beperkt was en CSAV zich niet bewust was van de volledige omvang van de inbreuk, kende de Commissie CSAV een vermindering van de geldboete van 20 % toe op grond van verzachtende omstandigheden.

2.5.3. Toepassing van het 10 %-omzetplafond

- (22) In deze zaak zou de geldboete voor het fusiebedrijf WWL en EUKOR het 10 %-omzetplafond hebben overschreden. Derhalve werd de geldboete voor het fusiebedrijf WWL en EUKOR vóór de toepassing van de verminderingen uit hoofde van de clementie- en schikkingsregelingen verlaagd overeenkomstig punt 32 van de mededeling betreffende schikkingsprocedures.

2.5.4. Toepassing van de clementieregeling van 2006

- (23) MOL legde als eerste informatie en bewijsstukken voor die voldeden aan de voorwaarden van punt 8(a) van de clementieregeling van 2006 en kreeg derhalve immuniteit tegen de geldboeten.
- (24) „K” Line was de eerste onderneming die voldeed aan de vereisten van de punten 24 en 25 van de clementieregeling van 2006 en kreeg een vermindering van 50 % toegekend.
- (25) CSAV was de tweede onderneming die voldeed aan de vereisten van de punten 24 en 25 van de clementieregeling van 2006 en kreeg een vermindering van 25 % toegekend.
- (26) NYK was de derde onderneming die voldeed aan de vereisten van de punten 24 en 25 van de clementieregeling van 2006 en kreeg een vermindering van 20 % toegekend.
- (27) WWL en EUKOR waren de vierde onderneming die voldeed aan de vereisten van de punten 24 en 25 van de clementieregeling van 2006 en kreeg een vermindering van 20 % toegekend.

2.5.5. Toepassing van de mededeling betreffende schikkingsprocedures

- (28) Als gevolg van de toepassing van de mededeling betreffende schikkingsprocedures is het bedrag van de geldboeten die aan de adressaten van het besluit werden opgelegd, verder met 10 % verminderd.

⁽¹⁾ 18 oktober 2006 was de vroegste datum waarop de Commissie haar bevoegdheid kon uitoefenen om het gedrag van de partijen te bestraffen, na de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 1419/2006 van de Raad van 25 september 2006 houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 4056/86 van 18 oktober 2006 tot vaststelling van de wijze van toepassing van het mededingingsrecht op alle zeevervoerdiensten, met inbegrip van cabotage en internationale wilde vaart.

⁽²⁾ PB C 210 van 1.9.2006, blz. 2.

3. CONCLUSIE

(29) Overeenkomstig artikel 23, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1/2003 zijn de volgende geldboeten opgelegd:

- a. Mitsui O.S.K. Lines, Ltd, MOL (Europe Africa) Ltd en Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd die hoofdelijk aansprakelijk zijn: 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 (vroegere naam: Wilh. Wilhelmsen ASA), Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited, Wallenius Wilhelmsen Logistics AS en EUKOR Car Carriers, Inc. die hoofdelijk aansprakelijk zijn: 207 335 000 EUR;
 - e. Compañía Sudamericana de Vapores SA: 7 033 000 EUR.
-