

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 15 lipca 2015 r.****(Sprawa AT.40098 – Blocktrains)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 4646)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2015/C 351/06)

Dnia 15 lipca 2015 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja podaje niniejszym do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony swoich tajemnic handlowych.

1. WPROWADZENIE

- (1) Niniejsza decyzja dotyczy pojedynczego i ciągłego naruszenia art. 101 Traktatu. Niniejsza decyzja skierowana jest do następujących podmiotów: Kühne + Nagel International AG oraz Kuehne + Nagel A.E. (zwanym dalej łącznie „K+N”); ÖBB-Holding AG, Rail Cargo Austria AG, Rail Cargo Logistics – Austria GmbH⁽²⁾ oraz Express Interfracht Hellas A.E.⁽³⁾ (zwanym dalej łącznie „EXIF”). Deutsche Bahn AG, Schenker AG, Schenker & Co. AG oraz Schenker A.E. (zwanym dalej łącznie „Schenker”).

2. OPIS SPRAWY**2.1. Procedura**

- (2) W czerwcu 2013 r. w następstwie wniosku o zwolnienie z grzywny złożonego przez K+N Komisja przeprowadziła niezapowiedziane inspekcje w siedzibach Schenker i EXIF w Grecji oraz Austrii. W dniu 23 sierpnia 2013 r. EFIX przedstawiło wniosek o złagodzenie kary, a w dniu 17 września 2013 r. z podobnym wnioskiem wystąpiło przedsiębiorstwo Schenker.
- (3) W dniu 10 czerwca 2014 r. Komisja wszczęła postępowanie na podstawie art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 przeciwko adresatom niniejszej decyzji w celu podjęcia z nimi rozmów ugodowych na podstawie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych⁽⁴⁾. Rozmowy ugodowe ze stronami miały miejsce pomiędzy 23 lipca 2014 r. a 25 marca 2015 r. a strony przedstawiły Komisji formalne wnioski ugodowe na mocy art. 10a ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004⁽⁵⁾.
- (4) W dniu 26 maja 2015 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń skierowane do wymienionych stron. Wszystkie strony odniosły się do pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń i potwierdziły, że jego treść odzwierciedla przedłożone przez nie propozycje ugodowe oraz że zobowiązują się do udziału w postępowaniu ugodowym. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał pozytywną opinię w dniu 13 lipca 2015 r., a Komisja przyjęła decyzję w dniu 15 lipca 2015 r.

2.2. Adresaci decyzji i czas trwania naruszenia przepisów

- (5) Adresaci decyzji uczestniczyli w kartelu lub ponoszą odpowiedzialność w tym zakresie, co stanowi naruszenie art. 101 Traktatu, we wskazanych poniżej okresach:

Podmiot	Czas trwania
Kühne + Nagel International AG oraz Kuehne + Nagel A.E.	od 2 lipca 2004 r. do 30 czerwca 2012 r.
ÖBB-Holding AG Rail Cargo Austria AG Rail Cargo Logistics – Austria GmbH Express Interfracht Hellas A.E.	od 2 lipca 2004 r. do 30 czerwca 2012 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ Dawniej „Express Interfracht Internationale Spedition GmbH”.

⁽³⁾ Spółka znana również jako „Express – Interfracht Hellas Societe Anonyme International & National Forwarding & Logistics”.

⁽⁴⁾ Obwieszczenie Komisji w sprawie prowadzenia postępowań ugodowych w związku z przyjęciem decyzji na mocy art. 7 i 23 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawach kartelowych, Dz.U. C 167 z 2.7.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszące się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i art. 82 Traktatu WE, Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18.

Podmiot	Czas trwania
Deutsche Bahn AG Schenker AG Schenker & Co. AG Schenker A.E.	od 2 lipca 2004 r. do 30 czerwca 2012 r.

2.3. Krótki opis naruszenia

- (6) Niniejsza decyzja dotyczy kartelu w zakresie usług kolejowego transportu towarów w oparciu o system pociągów odcinkowych bezpośrednich⁽¹⁾ pomiędzy Europą Środkową i Europą Południowo-Wschodnią („Balkantrain” oraz „Soptrain”), obsługiwanych wspólnie przez trzy przedsiębiorstwa będące przedmiotem niniejszego postępowania⁽²⁾.
- (7) Strony tworzyły kartel mający na celu podział i ochronę (tj. zarezerwowanie dla siebie) niektórych klientów lub wielkości transportowanych ładunków, jak również mający na celu koordynowanie cen.
- (8) Kartel opierał się na szczegółowych ustaleniach koordynacyjnych umożliwiające ściśle monitorowanie uzgodnionego programu ochrony klientów. W tym celu członkowie kartelu (i) dzielili między siebie istniejących i nowych klientów, (ii) ustanowili system ochrony klientów obejmujący system powiadamiania o nowych klientach, (iii) wymieniali poufne informacje dotyczące konkretnych wymagań klientów, (iv) dzielili się wolumenem transportu oraz (v) bezpośrednio koordynowali ceny, zapewniając sobie wzajemnie oferty podkładowe oraz omawiając ceny oferowane konkretnym klientom. Członkowie kartelu uczestniczyli również w spotkaniach trójstronnych i dwustronnych, a także utrzymywali kontakt mejlowy i telefoniczny.
- (9) Kartel rozpoczął działalność w dniu 2 lipca 2004 r. i trwał do dnia 30 czerwca 2012 r. Zakres geograficzny naruszenia z udziałem wszystkich trzech stron miał przez cały czas charakter ogólnounijny.

2.4. Środki zaradcze

- (10) W przypadku niniejszej decyzji mają zastosowanie wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r.⁽³⁾ W decyzji nakłada się grzywny na wszystkie podmioty wymienione w pkt 5 powyżej z wyjątkiem przedsiębiorstwa K+N.

2.4.1. Kwota podstawowa grzywny

- (11) Ustalając wysokość grzywien, Komisja wzięła pod uwagę sprzedaż osiąganą przez przedsiębiorstwa na rynku usług kolejowego transportu towarów związaną z systemem pociągów odcinkowych bezpośrednich pomiędzy Europą Środkową i Europą Południowo-Wschodnią („Balkantrain” oraz „Soptrain”), obsługiwanych wspólnie przez K+N, EXIF oraz Schenker („Balkantrain” i „Soptrain”), włącznie z dodatkowymi usługami transportowymi.
- (12) W tym przypadku przez cały czas trwania naruszenia wartość sprzedaży wyraźnie nie była stała. Na tej podstawie oraz na podstawie odnośnych informacji udzielonych przez strony oparto się na średniej sprzedaży osiągniętej przez każdą ze stron w całym okresie naruszenia, co miało odpowiednio odzwierciedlić znaczne wahania sprzedaży w tym okresie, a tym samym – skalę naruszenia.

2.4.2. Dostosowania kwoty podstawowej

- (13) Komisja nie zastosowała żadnych okoliczności obciążających ani łagodzących.
- (14) Ze względu na stosunkowo duży rozmiar przedsiębiorstwa Schenker (grupa DB) Komisja zastosowała wobec niego mnożnik mający zapewnić skutek odstrasżający.

2.4.3. Zastosowanie pułapu 10 % obrotów

- (15) W tym przypadku żadna z grzywien nie przekroczyła 10 % łącznych obrotów poszczególnych przedsiębiorstw w 2014 r.

2.4.4. Zastosowanie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r.: zmniejszenie grzywien

- (16) Komisja udzieliła K+N pełnego zwolnienia z grzywny. Przedsiębiorstwu EXIF przyznano obniżkę grzywny w wysokości 45 %, a Schenker – w wysokości 30 %.

2.4.5. Zastosowanie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych

- (17) W wyniku zastosowania obwieszczenia o postępowaniach ugodowych grzywny nałożone na adresatów decyzji zmniejszono o 10 %.

⁽¹⁾ Pociągi odcinkowe bezpośrednie tworzą system transportu kolejowego towarów bez konieczności rozdzielania wagonów między stacjami ani ich przechowywania w jakikolwiek sposób „na trasie”. Pozwala to zaoszczędzić czas i pieniądze, ponieważ nie wymaga łączenia i rozdzielania wagonów pociągu na różnych stacjach kolejowych. Tego rodzaju transport jest bardziej wydajny pod względem ekonomicznym, zwłaszcza w przypadku dużych klientów, dlatego też często wykorzystuje się go do przewozu tylko jednego typu ładunku.

⁽²⁾ Niniejsza decyzja nie obejmuje nieuniknionej w tej sytuacji współpracy w zakresie usług wyższego szczebla (wspólne zakupy) potrzebnej do wspólnej obsługi pociągów odcinkowych bezpośrednich.

⁽³⁾ Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2.

3. PODSUMOWANIE

(18) Na podstawie art. 23 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 nałożono następujące grzywny:

- (a) Kühne + Nagel International AG and Kuehne + Nagel A.E., solidarnie: 0 EUR;
 - (b) ÖBB-Holding AG, Rail Cargo Austria AG, Rail Cargo Logistics – Austria GmbH oraz Express Interfracht Hellas A.E., solidarnie: 17 356 000 EUR;
 - (c) Deutsche Bahn AG, Schenker AG, Schenker & Co AG and Schenker A.E., solidarnie: 31 798 000 EUR.
-