

STRESZCZENIE DECYZJI KOMISJI**z dnia 20 kwietnia 2021 r.****dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej****(Sprawa AT.40330 – Rail cargo)***(notyfikowana jako dokument C(2021)2521 final)***(jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

(2021/C 398/09)

Dnia 20 kwietnia 2021 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. 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 ich tajemnic handlowych.

1. WPROWADZENIE

- 1) Decyzja dotyczy pojedynczego i ciągłego naruszenia art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”). Naruszenie dotyczyło usług transgranicznego kolejowego transportu towarów w Unii Europejskiej ⁽²⁾ świadczonych w ramach tzw. modelu *dzielenia ładunku* ⁽³⁾ i przy wykorzystaniu pociągów odcinkowych bezpośrednich ⁽⁴⁾ przez trzy przedsiębiorstwa kolejowe: Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Deutsche Bahn (DB) i Société Nationale des Chemins de fer belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (SNCB). Działania tych przedsiębiorstw doprowadziły do antykonkurencyjnego podziału klientów i trwały od grudnia 2008 r. do kwietnia 2014 r.

2. OPIS SPRAWY**2.1. Procedura**

- 2) W następstwie złożonego przez ÖBB w kwietniu 2015 r. wniosku o zwolnienie z grzywn na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar Komisja przeprowadziła we wrześniu 2015 r. niezapowiedziane kontrole w siedzibie DB w Niemczech.
- 3) W październiku 2015 r. DB złożyło wniosek o zmniejszenie grzywn na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar.
- 4) Komisja wystosowała kilka wniosków o udzielenie informacji do różnych przedsiębiorstw kolejowych i we wrześniu 2016 r. SNCB złożyło wniosek o zmniejszenie grzywn na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar.
- 5) W dniu 4 kwietnia 2019 r. Komisja wszczęła postępowanie na podstawie art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 przeciwko adresatom decyzji w celu podjęcia z nimi rozmów ugodowych. Rozmowy ugodowe z udziałem każdej ze stron i Komisji toczyły się od maja 2019 r. do sierpnia 2020 r. Następnie wszystkie strony przedłożyły formalny wniosek ugodowy zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, s. 1).

⁽²⁾ Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej w dniu 1 lutego 2020 r. W związku z tym wszelkie odniesienia do UE zawarte w decyzji nie dotyczą Zjednoczonego Królestwa.

⁽³⁾ Zob. pkt 9ss poniżej.

⁽⁴⁾ Pociągi odcinkowe bezpośrednie to pociągi towarowe przewożące ładunek z jednego miejsca (np. z punktu produkcji sprzedawcy transportowanych towarów) do innego punktu (np. magazynu nabywcy towarów) bez jego rozdzielania lub składowania podczas trasy. Pociągi odcinkowe bezpośrednie są wykorzystywane w przypadku klientów transportujących duży ładunek, w wielu przypadkach przewożony jest w nich tylko jeden typ ładunku, a przewóz odbywa się do tego samego miejsca przeznaczenia przez długi okres czasu. Usługi kolejowego transportu towarów objęte decyzją Komisji z dnia 15 czerwca 2015 r. w sprawie AT.40098 – Blocktrains są wyłączone z zakresu niniejszej sprawy.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18.

- 6) W dniu 4 grudnia 2020 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Wszystkie strony odniosły się do pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń potwierdzając, że jego treść odzwierciedla przedłożone przez nie propozycje ugodowe oraz że zobowiązują się do udziału w postępowaniu ugodowym.
- 7) Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał pozytywną opinię w dniu 15 kwietnia 2021 r.
- 8) W dniu 16 kwietnia 2021 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające wydał sprawozdanie końcowe w tej sprawie.

2.2. Streszczenie opisu naruszenia

- 9) Niniejsza sprawa dotyczy podziału klientów w odniesieniu do usług transgranicznego kolejowego transportu towarów świadczonych przez DB, ÖBB i SNCB. Zachowanie antykonkurencyjne miało miejsce w okresie od grudnia 2008 r. do kwietnia 2014 r. Dotyczyło standardowego transportu towarów z wykorzystaniem pociągów odcinkowych bezpośrednich, z wyłączeniem sektora motoryzacyjnego, świadczonego w ramach tzw. modelu *dzielenia ładunku*. W ramach modelu *dzielenia ładunku* przedsiębiorstwa kolejowe współpracujące przy świadczeniu danej usługi transgranicznego kolejowego transportu towarów zapewniają klientowi jedną całkowitą cenę za całą usługę określoną w jednej umowie wielostronnej.
- 10) Współpraca między przedsiębiorstwami kolejowymi przy wspólnym świadczeniu usług transgranicznego kolejowego transportu towarów, w tym przy wspólnym ustalaniu cen w ramach modelu *dzielenia ładunku*, nie wchodzi w zakres art. 101 ust. 1 Traktatu na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 169/2009 ⁽⁶⁾ i nie jest przedmiotem postępowania w niniejszej sprawie ⁽⁷⁾. Jednak oprócz utrzymywania uzasadnionych kontaktów przy współpracy w ramach modelu *dzielenia ładunku*, DB, ÖBB i SNCB odbywały okazjonalne spotkania i utrzymywały kontakty innego rodzaju, podczas których dochodziło do zachowań wykraczających poza działania wymagane do świadczenia wspólnych usług transgranicznego kolejowego transportu towarów, które nie są objęte wyjątkami przewidzianymi w rozporządzeniu Rady (WE) nr 169/2009.
- 11) DB, ÖBB i SNCB ochraniały nawzajem swoją pozycję wiodącego przewoźnika w odniesieniu do realizowanej w danym momencie usługi. Według modelu *dzielenia ładunku* wiodącym przewoźnikiem jest to przedsiębiorstwo kolejowe, które pełni rolę głównego partnera do rozmów z klientem, ale stronami umowy przewozu stają się wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe (inaczej niż w przypadku stosunków w ramach podwykonawstwa).
- 12) Rola wiodącego przewoźnika może wiązać się z istotnymi korzyściami, zwłaszcza w zakresie budowania i utrzymywania relacji z klientem, co może przyczynić się do tworzenia dalszych lub przyszłych możliwości rynkowych ⁽⁸⁾. Wzajemne uznawanie roli wiodącego przewoźnika w ramach „realizowanej w danym momencie usługi” stanowiło zatem główny element systemu kartelowego realizowanego przez DB, ÖBB i SNCB. Działania te odbywały się w ramach kontaktów między DB, ÖBB a później również SNCB na wszystkich szczeblach działań realizowanych w tych przedsiębiorstwach w ramach danej usługi. DB, ÖBB i SNCB były wówczas przedsiębiorstwami kolejowymi zintegrowanymi pionowo świadczącymi zarówno usługi kolejowe (trakcyjne), jak i logistyczne / usługi spedycji w obrębie swoich grup ⁽⁹⁾.
- 13) Porozumienie między stronami polegało na tym, że pozycja wiodącego przewoźnika w przypadku „realizowanej w danym momencie usługi” miała być zachowana dla przedsiębiorstwa kolejowego, które zajmowało tę pozycję w odniesieniu do tej usługi, oraz na tym że należało zapobiegać zmienianiu wiodącego przewoźnika przez klienta. W celu zachowania pozycji wiodącego przewoźnika DB, ÖBB i SNCB powstrzymywały się od składania ofert innym potencjalnym klientom lub przekazywały pozorne kosztorysy innym potencjalnym klientom, którzy zwracali się z prośbą o kosztorysy dla „realizowanej w danym momencie usługi”.
- 14) Zmowa była realizowana w ramach kontaktów między konkurentami dotyczących zachowania roli wiodącego przewoźnika dla jednej ze stron lub w celu wspólnego uzgadniania, który przewoźnik byłby wiodącym przewoźnikiem w przypadku danej „realizowanej w danym momencie usługi”, w sytuacjach gdy stanowiła ona przedmiot sporu.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 169/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie stosowania zasad konkurencji do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 61 z 5.3.2009, s. 1).

⁽⁷⁾ Procesy wspólnego kształtowania cen są określone w art. 2 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 169/2009.

⁽⁸⁾ Wśród oferowanych usług pomocniczych można wyróżnić na przykład, dowóz do/ze stacji kolejowych będących miejscem załadunku/rozładunku i usługi przechowywania transportowanych towarów.

⁽⁹⁾ DB, ÖBB i SNCB są operatorami zasiedziałyymi w Niemczech, Austrii i Belgii. DB przejęło obsługę ładunków w Niderlandach od byłego operatora zasiedziałego w 2003 r., natomiast ÖBB przejęło obsługę ładunków na Węgrzech pod koniec 2007 r.

- 15) Zmowa miała na celu zagwarantowanie, że rozmowy prowadzone w ramach istniejących umów z klientami lub przy okazji odnawiania/przedłużania umów z klientami nie doprowadzą do zmiany wiodącego przewoźnika.
- 16) Zmowa dotyczyła usług transgranicznego kolejowego transportu towarów na trasach rozpoczynających się, kończących się lub przebiegających przez Niemcy lub Austrię i świadczonych przez DB i ÖBB.
- 17) Usługi transgranicznego kolejowego transportu towarów świadczone w ten sposób przez DB i ÖBB obejmowały również Węgry (gdzie ÖBB przejęło przedsiębiorstwo kolejowe) i Niderlandy (gdzie DB przejęło przedsiębiorstwo kolejowe).
- 18) Ta sama zmowa dotyczyła przewozów rozpoczynających lub kończących się w Belgii świadczonych we współpracy z SNCB. SNCB uczestniczyło w naruszeniu jedynie w zakresie przewozu trójstronnego.
- 19) Od dnia 8 grudnia 2008 r. w kontaktach między DB i ÖBB obserwuje się powtarzające się zachowania o znamionach z umowy w odniesieniu do roli wiodącego przewoźnika w usługach kolejowego transportu towarów pociągami odcinkowymi bezpośrednimi świadczonych zgodnie z modelem *dzielenia ładunku*. Trójstronne kontakty o znamionach z umowy między DB, ÖBB i SNCB rozpoczęły się w dniu 15 listopada 2011 r. Ostatnie kontakty o znamionach z umowy między DB, ÖBB i SNCB miały miejsce w dniu 30 kwietnia 2014 r. Na tej podstawie uznaje się, że cały proces naruszenia miał miejsce od dnia 8 grudnia 2008 r. do dnia 30 kwietnia 2014 r. Jednak w przypadku SNCB naruszenie rozpoczęło się w dniu 15 listopada 2011 r. Okres trwania naruszenia został określony na podstawie znajdujących się w aktach Komisji dokumentach dowodzących zaistnienia pierwszych i ostatnich kontaktów o znamionach z umowy między stronami.
- 20) SNCB nie uczestniczyło w znowie w zakresie dwustronnych usług transgranicznego kolejowego transportu towarów, które świadczyły wspólnie jedynie DB i ÖBB.

2.3. Adresaci

- 21) Decyzja skierowana jest do następujących podmiotów:

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

2.4. Środki zaradcze

- 22) Do decyzji zastosowanie mają wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r. ⁽¹⁰⁾

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2.

2.4.1. Kwota podstawowa grzywny

- 23) Przez odpowiednią wartość sprzedaży rozumie się uzyskiwaną przez każde przedsiębiorstwo sprzedaż konwencjonalnych usług transgranicznego kolejowego transportu towarów (z wyłączeniem sektora motoryzacyjnego) w 2013 r., świadczonych za pośrednictwem pociągów odcinkowych bezpośrednich zgodnie z modelem *dzielenia ładunku* i w ramach współpracy a) trzech przedsiębiorstw kolejowych – DB, ÖBB i SNCB, świadczących usługi przewozowe na trasach rozpoczynających lub kończących się w Austrii lub na Węgrzech, w Niemczech lub w Niderlandach i w Belgii lub przebiegających przez te państwa, oraz b) DB i ÖBB świadczących usługi przewozowe na trasach rozpoczynających lub kończących się w Austrii lub na Węgrzech, w Niemczech lub w Niderlandach lub przebiegających przez te państwa.
- 24) Biorąc pod uwagę charakter naruszenia i jego zakres geograficzny, stawkę procentową na potrzeby ustalenia kwoty zmiennej grzywnien, jak również kwoty dodatkowej („opłata za przystąpienie do porozumienia”), ustalono na poziomie 15 % wartości sprzedaży.

2.4.2. Dostosowania kwoty podstawowej

Okoliczności obciążające: recydywa

- 25) Zgodnie z pkt 28 wytycznych w sprawie grzywnien, w przypadku gdy przedsiębiorstwo kontynuuje lub powtarza to samo lub podobne naruszenie po stwierdzeniu przez Komisję lub krajowy organ ochrony konkurencji naruszenia przez to przedsiębiorstwo art. 101 lub 102 Traktatu, kwota podstawowa ma zostać podwyższona maksymalnie o 100 % za każde takie stwierdzone naruszenie.
- 26) Deutsche Bahn AG, jednostka dominująca najwyższego szczebla w tej grupie, w marcu 2012 r. była adresatem poprzedniej decyzji Komisji zakazującej kartelu w sprawie AT.39462 – Usługi spedycyjne.
- 27) W przypadku Deutsche Bahn AG kwota podstawowa grzywny zostaje zatem zwiększona o 50 %.

Okoliczności łagodzące

- 28) Nie stwierdza się żadnych okoliczności łagodzących.
- Podwyższenie grzywny dla zapewnienia skutku odstraszającego
- 29) Ze względu na duży światowy obrót DB stosuje się mnożnik w wysokości 1,1 służący zapewnieniu skutku odstraszającego.

Zastosowanie pułapu 10 % obrotów

- 30) Żadna z grzywnien obliczonych dla którejkolwiek ze stron nie przekracza 10 % całkowitego obrotu przedsiębiorstwa uzyskanego w 2019 r.

Zastosowanie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r.

- 31) ÖBB było pierwszym przedsiębiorstwem, które przedłożyło informacje i dowody w odniesieniu do naruszenia, spełniając tym samym postanowienia pkt 8 lit. a) obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. ÖBB przyznano zatem zwolnienie z grzywny.
- 32) DB było pierwszym przedsiębiorstwem, które spełniło postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. DB złożyło wniosek o złagodzenie kary na stosunkowo wczesnym etapie dochodzenia. To przedsiębiorstwo przekazało dowody zaistnienia naruszenia, które stanowiły istotną wartość dodaną w stosunku do dowodów będących już w posiadaniu Komisji. DB przyznano zatem zmniejszenie grzywny w wysokości 45 %.
- 33) SNCB było drugim przedsiębiorstwem, które spełniło postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. Wniosek SNCB o złagodzenie kary również stanowił wartość dodaną i w znacznym stopniu ułatwił stwierdzenie naruszenia, zwłaszcza w przypadku DB. SNCB przyznano zatem zmniejszenie grzywny w wysokości 30 %.

Zastosowanie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych

- 34) Zgodnie z pkt 32 kwota grzywny nałożonej na każdą ze stron zostaje zmniejszona dodatkowo o 10 %.

3. WNIOSKI

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

Przedsiębiorstwo	Grzywny [w EUR]
ÖBB	0
DB	48 324 000
SNCB	270 000