

Streszczenie decyzji Komisji
z dnia 27 września 2017 r.
dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej
oraz art. 53 Porozumienia EOG

(Sprawa AT.39824 – Samochody ciężarowe)

(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 6467)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2020/C 216/07)

W dniu 27 września 2017 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG. 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 uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych.

1. WPROWADZENIE

- 1) Decyzja dotyczy pojedynczego i ciągłego naruszenia art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz art. 53 Porozumienia EOG.
- 2) Decyzja skierowana jest do następujących podmiotów: Scania AB (publ), Scania CV AB (publ) oraz Scania Deutschland GmbH (łącznie zwanych „Scania” lub „adresatami”).

2. OPIS SPRAWY

2.1. Procedura

- 3) W następstwie wniosku o zwolnienie z grzywny złożonego w dniu 20 września 2010 r. przez producenta samochodów ciężarowych niebędącego adresatem decyzji Komisja przeprowadziła w dniach 18–21 stycznia 2011 r. kontrole w pomieszczeniach kilku producentów samochodów ciężarowych.
- 4) W dniu 20 listopada 2014 r. Komisja wszczęła postępowanie na podstawie art. 11 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 przeciwko Scanii i innym producentom samochodów ciężarowych („strony”). Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń, które przekazano do wiadomości stron.
- 5) Po przyjęciu pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń strony skontaktowały się nieformalnie ze służbami Komisji i zwróciły o dalsze rozstrzygnięcie sprawy w postępowaniu ugodowym. Komisja podjęła decyzję o rozpoczęciu postępowania ugodowego po tym, jak każda ze stron potwierdziła swoją gotowość do zaangażowania się w rozmowy mające na celu zawarcie ugody. Następnie wszystkie strony z wyjątkiem Scanii („strony postępowania ugodowego”) przedłożyły Komisji formalny wniosek o przeprowadzenie postępowania ugodowego na podstawie art. 10a ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 ⁽²⁾. W dniu 19 lipca 2016 r. Komisja przyjęła decyzję na podstawie art. 7 i art. 23 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 skierowaną do stron postępowania ugodowego, przypisując im odpowiedzialność za ich zachowanie w tej sprawie.
- 6) W związku z decyzją Scanii o nieprzedłożeniu propozycji ugody Komisja kontynuowała postępowanie wyjaśniające w sprawie zachowania Scanii zgodnie ze standardową procedurą.
- 7) W dniu 25 września 2017 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał pozytywną opinię. Następnie w dniu 27 września 2017 r. Komisja przyjęła decyzję skierowaną do Scanii.

2.2. Adresaci decyzji i czas trwania naruszenia przepisów

- 8) Adresaci decyzji uczestniczyli w zмовie lub ponoszą w tym zakresie odpowiedzialność, co stanowi naruszenie art. 101 Traktatu, we wskazanych poniżej okresach.

⁽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⁾ 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
Scania AB (publ), Scania CV AB (publ), Scania Deutschland GmbH ⁽³⁾ .	17 stycznia 1997 r.–18 stycznia 2011 r.

2.3. Krótki opis naruszenia

- 9) Naruszenie dotyczy samochodów ciężarowych o masie od 6 do 16 ton („średnie samochody ciężarowe”) i samochodów ciężarowych o masie przekraczającej 16 ton („duże samochody ciężarowe”) będących zarówno samochodami ciężarowymi skrzyniowymi, jak i ciągnikami siodłowymi (średnie i duże samochody ciężarowe zwane są dalej łącznie „samochodami ciężarowymi”) ⁽⁴⁾. Sprawa nie dotyczy usług posprzedażowych, innych usług i gwarancji na samochody ciężarowe, sprzedaży używanych samochodów ciężarowych bądź innych towarów i usług.
- 10) Naruszenie to polegało na dokonaniu ustaleń w zmwowie dotyczących cen i podwyższania cen brutto samochodów ciężarowych na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego; oraz harmonogramu i przenoszenia kosztów wprowadzania technologii emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, co jest wymagane przez standardy EURO 3-6. Główne siedziby przedsiębiorstw, o których mowa, były bezpośrednio zaangażowane w dyskusje na temat cen, podwyższania cen i wprowadzania nowych standardów emisji do 2004 r. Począwszy co najmniej od sierpnia 2002 r. dyskusje te odbywały się za pośrednictwem niemieckich spółek zależnych, które w różnym stopniu informowały główne siedziby o tych dyskusjach. Dyskusje prowadzono w ramach stosunków wielostronnych i dwustronnych.
- 11) Ustalenia dokonane w zmwowie obejmowały porozumienia i praktyki uzgodnione dotyczące cen i podwyżek cen brutto w celu wyrównania ich na terytorium EOG oraz harmonogramu i przenoszenia kosztów wprowadzenia technologii emisji, co jest wymagane przez standardy EURO 3-6.
- 12) Naruszenie dotyczyło całego EOG i trwało od 17 stycznia 1997 r. do 18 stycznia 2011 r.

2.4. Środki zaradcze

- 13) W przypadku decyzji zastosowanie mają wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r. ⁽⁵⁾
 - 2.4.1. Podstawowa kwota grzywiny
 - 14) Ustalając wysokość grzywien, Komisja wzięła pod uwagę sprzedaż dużych samochodów ciężarowych (określonych w pkt 9)) prowadzoną przez Scanię na terytorium EOG w ostatnim roku przed zakończeniem trwania naruszenia; fakt, że uzgadnianie cen należy do najpoważniejszych ograniczeń konkurencji; czas trwania naruszenia; wysoki udział stron w europejskim rynku dużych i średnich samochodów ciężarowych; fakt, że naruszenie obejmowało całe terytorium EOG oraz dodatkową kwotę w celu zniechęcania przedsiębiorstw do stosowania praktyk z zakresu uzgadniania cen.
 - 2.4.2. Dostosowania kwoty podstawowej
- 15) Komisja nie zastosowała żadnych okoliczności obciążających ani łagodzących.

3. WNIOSEK

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

880 523 000 EUR

solidarnie na przedsiębiorstwa Scania AB (publ) i Scania CV AB (publ);
w ramach tej kwoty

przedsiębiorstwo Scania Deutschland GmbH ponosi solidarną odpowiedzialność na kwotę 440 003 282 EUR.

⁽³⁾ Scania Deutschland GmbH uczestniczyła w zmwowie i ponosi odpowiedzialność w tym zakresie jedynie w odniesieniu do okresu od 20 stycznia 2004 r. do 18 stycznia 2011 r.

⁽⁴⁾ Z wyjątkiem samochodów ciężarowych używanych do celów wojskowych.

⁽⁵⁾ Wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1/2003 (Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2).