

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 5 marca 2019 r.****dotyczącej postępowania na mocy art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG****(Sprawa AT.40481 – Systemy bezpieczeństwa użytkowników (II) dostarczane grupie Volkswagen oraz grupie BMW)***(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 1656 final)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2019/C 199/04)

W dniu 5 marca 2019 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 jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych.

1. WPROWADZENIE

- 1) W dniu 5 marca 2019 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą dwóch pojedynczych i ciągłych naruszeń art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG. Naruszenia polegały na wymianie szczególnie chronionych informacji handlowych, lecz w niektórych przypadkach obejmowały również konkretniejsze formy koordynacji działalności, w odniesieniu do dostarczania przedsiębiorstwom należącym do grupy Volkswagen i Porsche („grupa VW” oraz do grupy BMW i Mini („grupa BMW”) określonych elementów systemów bezpieczeństwa użytkowników przeznaczonych do samochodów osobowych.
- 2) Produktami, których dotyczy naruszenie, są systemy bezpieczeństwa biernego takie jak pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne i koła kierownicy. Są to kluczowe elementy wyposażenia, które mają zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników pojazdu na wypadek kolizji.
- 3) Decyzja skierowana jest do następujących przedsiębiorstw: Autoliv⁽²⁾, Takata⁽³⁾ oraz TRW⁽⁴⁾ („strony”).

2. OPIS SPRAWY**2.1. Procedura**

- 4) Po tym jak w marcu 2011 r. przedsiębiorstwo Takata złożyło na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r.⁽⁵⁾ wniosek o zwolnienie z grzywny w związku z kontaktami o znamionach zmywy powiązanymi z dostawami systemów bezpieczeństwa użytkowników dla grupy VW i grupy BMW, Komisja przeprowadziła w czerwcu 2011 r. niezapowiedziane kontrole zgodnie z art. 20 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w siedzibach przedsiębiorstw Autoliv i TRW w Niemczech. W dniu 10 czerwca 2011 r. przedsiębiorstwo TRW złożyło wniosek o złagodzenie kary. W dniu 4 lipca 2011 r. przedsiębiorstwo Autoliv złożyło wniosek o złagodzenie kary.
- 5) W dniu 7 lipca 2017 r. Komisja wszczęła postępowanie na podstawie art. 11 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 przeciwko stronom w celu podjęcia z nimi rozmów ugodowych. Rozmowy ugodowe i kontakty między Komisją a każdą stroną miały miejsce w okresie od listopada 2017 r. do listopada 2018 r. Następnie wszystkie strony przedłożyły formalny wniosek ugodowy zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004⁽⁶⁾.
- 6) W dniu 10 stycznia 2019 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.
- 7) Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał pozytywną opinię w dniu 1 marca 2019 r.
- 8) Komisja przyjęła decyzję w dniu 5 marca 2019 r.

⁽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⁾ Właściwymi podmiotami prawnymi są Autoliv, Inc. oraz Autoliv B.V. & Co. KG.

⁽³⁾ Właściwymi podmiotami prawnymi są TKJP Corporation (wcześniej Takata Corporation) oraz TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (wcześniej Takata Aktiengesellschaft).

⁽⁴⁾ Właściwymi podmiotami prawnymi są ZF TRW Automotive Holdings Corp. (wcześniej TRW Automotive Holdings Corp.), TRW Automotive Safety Systems GmbH oraz TRW Automotive GmbH.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 298 z 8.12.2006, s. 17.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18.

2.2. Krótki opis naruszenia

- 9) Dwa odrębne naruszenia dotyczyły dostaw niektórych elementów systemów bezpieczeństwa użytkowników na rzecz grupy VW oraz grupy BMW.

2.2.1. Naruszenie I: dostawa pewnych elementów systemów bezpieczeństwa użytkowników na rzecz grupy VW

- 10) Naruszenie polegało na dwustronnych, a w niektórych przypadkach na trójstronnych kontaktach między przedsiębiorstwami Autoliv, Takata oraz TRW. Strony uczestniczyły w zмовie poprzez wymianę pewnych szczególnie chronionych informacji handlowych oraz, w niektórych przypadkach poprzez koordynowanie lub usiłowanie koordynowania odpowiedzi na zapytania ofertowe, odpowiedzi na okresowe zapytania grupy VW dotyczące rewizji cen oraz redukcji kosztów, określonych kosztów rozwoju i innych elementów cenowych, i/lub dotyczące cen materiałów oraz rekompensaty za wzrost cen surowców. Kontakty odbywały się drogą mailową, w formie osobistych spotkań i rozmów telefonicznych.

2.2.2. Naruszenie II: dostawa pewnych elementów systemów bezpieczeństwa użytkowników na rzecz grupy BMW

- 11) Naruszenie polegało na dwustronnych, a w niektórych przypadkach na trójstronnych kontaktach między przedsiębiorstwami Autoliv, Takata oraz TRW. Strony uczestniczyły w zмовie poprzez wymianę pewnych szczególnie chronionych informacji handlowych oraz, w niektórych przypadkach poprzez koordynowanie lub usiłowanie koordynowania informacji o cenach, w tym w kontekście pewnych zapytań ofertowych, okresowych zapytań grupy BMW dotyczących rewizji cen oraz redukcji kosztów, i/lub dotyczących cen materiałów oraz rekompensaty za wzrost cen surowców. Kontakty odbywały się drogą mailową, w formie osobistych spotkań i rozmów telefonicznych.

2.2.3. Czas trwania

- 12) Czas trwania udziału każdej strony w naruszeniach był następujący:

Naruszenie	Przedsiębiorstwo	Początek	Koniec
I	AUTOLIV	4.1.2007 r.	30.3.2011 r.
	TAKATA	4.1.2007 r.	30.3.2011 r.
	TRW	4.1.2007 r.	28.3.2011 r.
II	AUTOLIV	28.2.2008 r.	16.9.2010 r.
	TAKATA	28.2.2008 r.	17.2.2011 r.
	TRW	5.6.2008 r.	17.2.2011 r.

2.3. Adresaci

2.3.1. Autoliv

- 13) Za naruszenia I i II solidarnie odpowiadają Autoliv B.V. & Co. KG, za swoje bezpośrednie zaangażowanie, oraz Autoliv, Inc. jako spółka dominująca.

2.3.2. Takata

- 14) Za naruszenia I i II solidarnie odpowiadają TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (wcześniej Takata Aktiengesellschaft) za swoje bezpośrednie zaangażowanie, oraz TKJP Corporation (wcześniej Takata Corporation) jako spółka dominująca.

2.3.3. TRW

- 15) Za naruszenia I i II solidarnie odpowiadają TRW Automotive Safety Systems GmbH oraz TRW Automotive GmbH, za swoje bezpośrednie zaangażowanie, oraz ZF TRW Automotive Holdings Corp. (wcześniej TRW Automotive Holdings Corp.) jako spółka dominująca.

2.4. Środki zaradcze

- 16) W przypadku niniejszej decyzji zastosowanie mają wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r. (7).

2.4.1. Podstawowa kwota grzywny

- 17) W przypadku naruszenia I wartość sprzedaży jest obliczana na podstawie rocznej średniej wielkości sprzedaży pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i kół kierownicy grupie VW na terytorium EOG w okresie naruszenia.

(7) Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2.

- 18) W przypadku naruszenia II wartość sprzedaży jest obliczana na podstawie rocznej średniej wielkości sprzedaży pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i kół kierownicy grupie BMW na terytorium EOG w okresie naruszenia.
- 19) Biorąc pod uwagę charakter naruszeń i ich zakres geograficzny, stawkę procentową na potrzeby ustalenia kwoty zmiennej grzywnien, jak również kwoty dodatkowej („opłata za przystąpienie do porozumienia”) ustalono na poziomie 16 % wartości sprzedaży, której dotyczyły naruszenia.
- 20) Kwota zmienna zostaje pomnożona przez liczbę lat lub ułamek roku, w ciągu których/którego dana strona indywidualnie uczestniczyła w naruszeniach, tak by w pełni uwzględnić faktyczny indywidualny okres uczestnictwa każdej strony w poszczególnych naruszeniach. Mnożnik okresu udziału w naruszeniu oblicza się na podstawie dni kalendarzowych.

2.4.2. Dostosowania kwoty podstawowej

- 21) W niniejszej sprawie nie występują okoliczności obciążające ani łagodzące.

2.4.3. Zastosowanie limitu 10 % obrotów

- 22) Żadna z grzywnien nie przekracza 10 % łącznych obrotów światowych poszczególnych stron w 2017 r.

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

- 23) Takata było pierwszym przedsiębiorstwem, które przedłożyło informacje i dowody, spełniając tym samym warunki postanowienia pkt 8 lit. a) obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszeń I i II. W związku z tym przyznano mu zwolnienie z grzywnien za naruszenia I i II.
- 24) TRW było pierwszym przedsiębiorstwem, które spełniło warunki postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszenia I i II. W związku z tym przedsiębiorstwu temu przyznano zmniejszenie grzywny za naruszenie I i II w wysokości 50 %.
- 25) Autoliv było drugim przedsiębiorstwem, które spełniło warunki postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszenia I i II. W związku z tym przedsiębiorstwu temu przyznano zmniejszenie grzywny za naruszenie I i II w wysokości 30 %.
- 26) Autoliv było pierwszą stroną, która przedłożyła przekonujące dowody w rozumieniu pkt 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. umożliwiające Komisji przedłużenie okresu trwania naruszenia I. Zgodnie z pkt 26 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. wymieniony okres nie został uwzględniony podczas ustalania grzywny dla Autoliv za naruszenie I.

2.4.5. Zastosowanie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych

- 27) W wyniku zastosowania obwieszczenia o postępowaniach ugodowych grzywny nałożone na wszystkie strony zmniejsza się o 10 %. Zmniejszenie to zostało dodane do zmniejszenia grzywny uzyskanego na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar.

2.4.6. Zastosowanie pkt 37 wytycznych w sprawie grzywnien

- 28) Fakt, że Komisja podjęła decyzję o rozdzieleniu postępowań dotyczących naruszeń związanych z systemami bezpieczeństwa użytkowników na dwa oddzielne postępowania⁽⁸⁾, spowodował, że łączny okres postępowania był dłuższy niż w przypadku, gdyby postępowania nie rozdzielono. Komisja uważa, że rozdzielenie jest czynnikiem o charakterze wyjątkowym, który uzasadnia zmniejszenie grzywny, która podlega nałożeniu na poszczególne przedsiębiorstwa.
- 29) W związku z tym kwota grzywnien po zastosowaniu obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar i o postępowaniach ugodowych nałożonych na poszczególne strony została dodatkowo zmniejszona o 5 %.

3. WNIOSEK

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

Za naruszenie I:

- a) na TKJP Corporation (wcześniej Takata Corporation) oraz TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (wcześniej Takata Aktiengesellschaft), solidarnie: 0 EUR;
- b) na Autoliv, Inc. oraz Autoliv B.V. & Co KG., solidarnie: 121 211 000 EUR;
- c) na ZF TRW Automotive Holdings Corp. (wcześniej TRW Automotive Holdings Corp.), TRW Automotive Safety Systems GmbH oraz TRW Automotive GmbH, solidarnie: 158 824 000 EUR;

⁽⁸⁾ Zob. również decyzja Komisji C(2017) 7670 final z dnia 22.11.2017 r. w sprawie AT.39881 – Systemy bezpieczeństwa pasażerów dla producentów samochodów japońskich.

Za naruszenie II:

- a) na TKJP Corporation (wcześniej Takata Corporation) oraz TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (wcześniej Takata Aktiengesellschaft), solidarnie: 0 EUR;
 - b) na Autoliv, Inc. oraz Autoliv B.V. & Co. KG, solidarnie: 58 175 000 EUR;
 - c) na ZF TRW Automotive Holdings Corp. (wcześniej TRW Automotive Holdings Corp.), TRW Automotive Safety Systems GmbH oraz TRW Automotive GmbH, solidarnie: 30 067 000 EUR.
-