

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 21 lutego 2018 r.****dotyczącej postępowania na mocy art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG****(Sprawa AT.39920 – Braking Systems (Układy hamulcowe))**

(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 925)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2018/C 143/04)

W dniu 21 lutego 2018 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 21 lutego 2018 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą dwóch pojedynczych i ciągłych naruszeń art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG. Naruszenia dotyczyły wymiany szczególnie chronionych informacji handlowych w celu zmniejszenia niepewności konkurencji w dziedzinie sprzedaży podzespołów do hydraulicznych układów hamulcowych i elektronicznych układów hamulcowych do samochodów osobowych producentom samochodów na terenie EOG.
- (2) Układy hamulcowe są dla producentów samochodów jednym z zasadniczych elementów. Hydrauliczne układy hamulcowe składają się z systemu uruchamiania (wspomaganie/cylinder hamulca głównego) i części podstawowej (hamulec tarczowy lub bębnowy i cylinder hamulcowy). Elektroniczne układy hamulcowe zapobiegają poślizgom, umożliwiając elektroniczną kontrolę stabilności przy hamowaniu (ABS) lub w każdych warunkach jazdy (ESC).
- (3) Niniejsza decyzja skierowana jest do następujących przedsiębiorstw: TRW⁽²⁾, Bosch⁽³⁾ i Continental⁽⁴⁾ („Strony”).

2. OPIS SPRAWY**2.1. Procedura**

- (4) W lipcu 2011 r. przedsiębiorstwo TRW wystąpiło z wnioskiem o zwolnienie z grzywny na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do dwustronnych kontaktów z Bosch dotyczących sprzedaży układów hamulcowych dla samochodów osobowych klientowi Daimler. W listopadzie 2011 r. Komisja przeprowadziła w pomieszczeniach przedsiębiorstwa Bosch kontrole. Ponadto w listopadzie 2011 r. przedsiębiorstwo Bosch złożyło wniosek o złagodzenie kary w odniesieniu do sprzedaży hydraulicznych układów hamulcowych dla samochodów osobowych klientowi Daimler i zgłosiło swoje dwustronne kontakty w tym względzie z przedsiębiorstwami TRW i Continental. We wrześniu 2014 r. Komisja przeprowadziła kontrole w pomieszczeniach przedsiębiorstwa Continental. W grudniu 2014 r. przedsiębiorstwo Continental złożyło wniosek o złagodzenie kary w odniesieniu do sprzedaży hydraulicznych układów hamulcowych dla samochodów osobowych klientowi Daimler i zgłosiło swoje dwustronne kontakty w tym względzie z przedsiębiorstwami TRW i Bosch. Continental zgłosił również swoje dwustronne kontakty z Bosch w odniesieniu do sprzedaży elektronicznych układów hamulcowych dla samochodów osobowych klientowi VW.
- (5) W dniu 22 września 2016 r. Komisja wszczęła postępowanie w celu podjęcia ze Stronami rozmów ugodowych. W ramach tych rozmów, które odbyły się między październikiem 2016 r. a wrześniem 2017 r., wszystkie Strony ustosunkowały się do przewidywanych zarzutów i przedstawionych im dowodów. Następnie Strony przedłożyły Komisji formalne wnioski ugodowe zgodnie z art. 10a ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004⁽⁵⁾.
- (6) W dniu 4 grudnia 2017 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Wszystkie Strony jednogłośnie potwierdziły, że jego treść odzwierciedla przedłożone przez nie propozycje ugodowe oraz że zobowiązują się do udziału w postępowaniu ugodowym.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ Właściwymi podmiotami prawnymi w przypadku przedsiębiorstwa TRW są: ZF TRW Automotive Holdings Corp., TRW KFZ Ausrüstung GmbH i Lucas Automotive GmbH.

⁽³⁾ Właściwym podmiotem prawnym w przypadku przedsiębiorstwa Bosch jest: Robert Bosch GmbH.

⁽⁴⁾ Właściwymi podmiotami prawnymi w przypadku przedsiębiorstwa Continental są: Continental AG, Continental Teves AG & Co. oHG i Continental Automotive GmbH.

⁽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).

- (7) W dniu 19 lutego 2018 r. przeprowadzono konsultacje z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących. W dniu 20 lutego 2018 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające wydał sprawozdanie końcowe.

2.2. Krótki opis naruszenia

- (8) Oba oddzielne naruszenia dotyczyły sprzedaży komponentów układów hamulcowych lub układów hamulcowych do samochodów osobowych na terenie EOG. Zakres naruszeń przedstawia się następująco:

Naruszenie I: Koordynacja między TRW, Bosch i Continental dotycząca dostaw komponentów hydraulicznego układu hamulcowego klientom Daimler (marka Mercedes) i BMW (marka BMW).

Naruszenie II: Koordynacja między Continental i Bosch dotycząca dostaw elektronicznych układów hamulcowych dla klienta VW (podwozie MLB).

2.2.1. Naruszenie I

- (9) Naruszenie I polegało na kontaktach między trzema dostawcami przemysłu samochodowego TRW, Bosch i Continental dotyczących sprzedaży w EOG komponentów do hydraulicznych układów hamulcowym (wspomaganie/cylinder hamulca głównego, hamulec tarczowy lub bębnowy i cylinder hamulcowy), z wyłączeniem tarcz hamulcowych („HBS”) dla samochodów osobowych klientom Daimler (marka Mercedes-Benz) i BMW (marka BMW).
- (10) Noszące znamiona zmowy zachowanie konkurencyjne polegało na dwustronnej wymianie szczególnie chronionych informacji handlowych między trzema dostawcami. W celu koordynacji swojego zachowania na rynku w odniesieniu do przedsiębiorstw Daimler i BMW, uczestnicy wymieniali informacje na temat swojej gotowości do zaakceptowania 3-letniej klauzuli Daimlera i, odpowiednio, 4-letniej klauzuli BMW ⁽¹⁾, a także omawiali warunki zakupu dla przedsiębiorstw Daimler i BMW. Wymiana informacji dotyczących przedsiębiorstwa Daimler dotyczyła również kompensaty kosztów surowców, przejrzystości kosztów i zmniejszenia ilości.

2.2.2. Naruszenie II

- (11) Naruszenie II polegało na mającej znamiona zmowy dwustronnej wymianie informacji między przedsiębiorstwami Continental i Bosch dotyczącej sprzedaży w EOG elektronicznych układów hamulcowych (EBS) dla samochodów osobowych dla podwozia MLB ⁽²⁾ przedsiębiorstwa VW.
- (12) W następstwie zapytań o kwotowanie dotyczących podwozia MLB Strony omówiły swoje zainteresowanie zamówieniem, ujawniły sobie wzajemnie swoje zamiary i wymieniły się informacjami na temat swoich ofert.

2.3. Czas trwania

- (13) Czas trwania udziału każdej Strony w naruszeniach był następujący:

Tabela 1

Naruszenie	Przedsiębiorstwo	Zakres: Sprzedaż	Początek	Koniec
I	TRW, Bosch	HBS (dla przedsiębiorstwa Daimler dla przedsiębiorstwa BMW)	13.2.2007 29.6.2010	18.3.2011 18.3.2011
	Continental	HBS (dla przedsiębiorstwa Daimler dla przedsiębiorstwa BMW)	13.2.2007 29.6.2010	19.3.2010 18.3.2011
II	Continental, Bosch	EBS (do podwozia MLB dla przedsiębiorstwa VW)	29.9.2010	7.7.2011

⁽¹⁾ W 2008 r. przedsiębiorstwo Daimler poprosiło o zobowiązania cenowe dotyczące komponentów produkowanych poza serią. Dostawcom zaproponowano dostarczanie komponentów dla określonego pojazdu przez 3 lata po zakończeniu seryjnej produkcji po tej samej cenie, co w trakcie aktywnej fazy produkcji, stąd określenie „3-letnia klauzula”. W „4-letniej klauzuli” BMW chodziło o podobną propozycję odbiorcy.

⁽²⁾ Podwozie to jest wykorzystywane do produkcji niektórych modeli Audi i Porsche Macan.

3. ADRESACI

3.1.1. TRW

(14) Odpowiedzialność za naruszenie została przypisana przedsiębiorstwu TRW w następujący sposób:

— w odniesieniu do naruszenia I, na zasadzie odpowiedzialności solidarnej: ZF TRW Automotive Holdings Corp., KFZ Ausrüstung GmbH i Lucas TRW Automotive GmbH w okresie od dnia 13 lutego 2007 r. do dnia 18 marca 2011 r.

3.1.2. Bosch

(15) Odpowiedzialność za naruszenie została przypisana przedsiębiorstwu BOSCH w następujący sposób:

— za naruszenie I, przedsiębiorstwu Robert Bosch GmbH w okresie od dnia 13 lutego 2007 r. do dnia 18 marca 2011 r.,

— za naruszenie II, przedsiębiorstwu Robert Bosch GmbH w okresie od dnia 29 września 2010 r. do dnia 7 lipca 2011 r.

3.1.3. Continental

(16) Odpowiedzialność za naruszenie została przypisana przedsiębiorstwu CONTINENTAL w następujący sposób:

— za naruszenie I, na zasadzie odpowiedzialności solidarnej: Continental AG, Continental Teves AG & Co. oHG oraz Continental Automotive GmbH w okresie od dnia 13 lutego 2007 r. do dnia 18 marca 2011 r.,

— za naruszenie II, na zasadzie odpowiedzialności solidarnej: Continental AG, Continental Teves AG & Co. oHG w okresie od dnia 29 września 2010 r. do dnia 7 lipca 2011 r.

4. ŚRODKI NAPRAWCZE

(17) W przypadku przedmiotowej decyzji mają zastosowanie wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r. ⁽¹⁾.

4.1. Podstawowa kwota grzywiny

(18) Za naruszenie I wartość sprzedaży została obliczona na podstawie średniej sprzedaży HBS w EOG przedsiębiorstwach Daimler i BMW w (pełnych) latach uczestnictwa w naruszeniu.

(19) Za naruszenie II wartość sprzedaży została obliczona na podstawie średniej sprzedaży EBS w EOG przedsiębiorstwie VW w latach uczestnictwa w naruszeniu. Ponieważ Continental nie miało w tym okresie znaczącej sprzedaży, fikcyjna wartość sprzedaży została dla tego przedsiębiorstwa obliczona jako wskaźnik zastępczy ich względnej wielkości i odpowiedzialności za naruszenie, na podstawie stosunku wielkości obrotów w skali światowej osiągniętych przez uczestników naruszenia w odniesieniu do odpowiedniej sprzedaży Bosch.

(20) Biorąc pod uwagę charakter naruszeń i ich zakres geograficzny, stawkę procentową na potrzeby ustalenia kwoty zmiennej grzywien, jak również kwoty dodatkowej („opłata za przystąpienie do porozumienia”) ustalono na poziomie 16 % wartości sprzedaży, której dotyczyły naruszenia.

(21) Kwota zmienna została pomnożona przez liczbę lat lub ułamek roku, w ciągu których/którego dana Strona uczestniczyła w naruszeniu (naruszeniach). Podwyższenie kwoty grzywiny z tytułu czasu trwania naruszenia obliczone zostało na podstawie dni.

4.1.1. Dostosowania kwoty podstawowej

(22) W niniejszej sprawie brak jest okoliczności obciążających lub łagodzących innych niż czynnik obciążający w wysokości 50 % dla Continental ze względu na powrót do naruszenia (Continental był wcześniej adresatem decyzji Komisji z dnia 28 stycznia 2009 r. w sprawie AT.39406 węże do zastosowań morskich).

(23) Ze względu na stosunkowo duży rozmiar tych przedsiębiorstw, zastosowano mnożnik mający zapewnić skutek odstraszający wynoszący 1,2 w przypadku Bosch i 1,1 w przypadku Continental.

⁽¹⁾ Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2.

4.2. Zastosowanie 10 % limitu obrotów

(24) Żadna z grzywien nie przekroczyła 10 % łącznych obrotów poszczególnych przedsiębiorstw w 2017 r.

4.3. Zastosowanie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar:

4.3.1. Zwolnienie z grzywien

- (25) TRW 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 związku z naruszeniem I. Dlatego TRW przyznano zwolnienie z grzywien za naruszenie I.
- (26) Continental było pierwszą Stroną, która przedłożyła przekonujące dowody w rozumieniu pkt 8 lit. b) obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w związku z naruszeniem II. Dlatego przedsiębiorstwu Continental przyznano zwolnienie z grzywien za naruszenie II. Continental było też pierwszą Stroną, która przedłożyła przekonujące dowody w rozumieniu pkt 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r., co umożliwiło Komisji włączenie sprzedaży odbiorcy w związku z naruszeniem I. Zgodnie z pkt 26 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. wartość sprzedaży temu odbiorcy nie została uwzględniona podczas ustalania grzywny dla Continental za naruszenie I.
- (27) Continental było drugim przedsiębiorstwem, które spełniło warunki w pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar w odniesieniu do naruszenia I. W związku z tym przyznano mu zmniejszenie grzywny w wysokości 20 %.
- (28) Bosch było pierwszym przedsiębiorstwem, które spełniło warunki w pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszeń I i II. W związku z tym przyznano mu zmniejszenie grzywny za naruszenie I w wysokości 35 %, a za naruszenie II w wysokości 30 %.

4.4. Zastosowanie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych

(29) 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.

5. GRZYWNY NAŁOŻONE NA MOCY NINIEJSZEJ DECYZJI

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

za pojedyncze i ciągle naruszenie I trwające od dnia 13 lutego 2007 r. do dnia 18 marca 2011 r.:

- a) na ZF TRW Automotive Holdings Corp., TRW KFZ Ausrüstung GmbH i Lucas Automotive GmbH (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej): 0 EUR;
- b) na Robert Bosch GmbH: 12 072 000 EUR;
- c) na Continental AG, Continental Teves AG & Co. oHG i Continental Automotive GmbH (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej): 44 006 000 EUR.

za pojedyncze i ciągle naruszenie II trwające od dnia 29 września 2010 r. do dnia 7 lipca 2011 r.:

- a) na Continental AG i Continental Teves AG & Co. oHG (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej): 0 EUR;
- b) na Robert Bosch GmbH: 19 348 000 EUR.
-