

## Monopóliumellenes-szabályozás: A Bizottság 2,93 milliárd eurós bírságot szab ki a tehergépjármű-gyártókra kartellben való részvétel miatt

Brüsszel, 2016. július 19.

Az Európai Bizottság megállapította, hogy az MAN, a Volvo / Renault, a Daimler, az Iveco és a DAF megsértette az EU monopóliumellenes szabályait. Ezek a teherautó-gyártók 14 éven keresztül összejátszottak a teherautók árképzésével kapcsolatban és annak érdekében, hogy a szigorúbb emissziós szabályok betartásának költségeit a fogyasztókra hárítsák. A Bizottság rekordnagyságú, 2 926 499 000 eurós bírságot szabott ki rájuk.

Az MAN mentességet kapott, mivel ő tárta fel a Kartell létezését a Bizottság előtt. Minden gyártó elismerte részvételét a Kartellben és vállalta az ügy rendezését.

Margrethe Vestager, az EU versenyjogi biztosa a következőt nyilatkozta: *„A súlyos jogsértés miatt ma kiszabott rekordnagyságú bírsággal egy határozott jelzést adtunk. Több mint 30 millió kamion jár Európa útjain, melyek az európai közúti áruszállítás körülbelül háromnegyedét teszik ki és létfontosságú szerepet töltenek be az európai gazdaságban. Elfogadhatatlan, hogy az MAN, a Volvo / Renault, a Daimler, az Iveco és a DAF, melyek együttesen az Európában gyártott 10 közepes és nehéz tehergépjárműből mintegy 9-et gyártanak, ahelyett, hogy versenyeztek volna, kartellt alapítottak. 14 éven át összejátszottak a bruttó listaárak összehangolása és az emissziós technológiák költségeinek vásárlókra terhelésének érdekében. Ez egyben egyértelmű üzenet a vállalatoknak, hogy a kartellezés elfogadhatatlan.”*

A közúti áru fuvarozás nélkülözhetetlen része az európai logisztikai szektornak és versenyképessége a szállítványozók által használt járművek áraitól függ. A mai döntés kifejezetten a közepes méretű (6-16 tonna ösztömegű) és a nehéz (16 tonnát meghaladó) teherautók gyártói piacára vonatkozik. A Bizottság vizsgálata során kiderült, hogy az MAN, a Volvo / Renault, a Daimler, az Iveco és a DAF kartellben vettek részt:

- a közepes és nehéz tehergépjárművek **bruttó listaárainak összehangolása** érdekében az Európai Gazdasági Térségben (EGT). A bruttó listaár a teherautók gyári áráról függ, melyet minden gyártó maga határoz meg. Általában ezek a bruttó listaárak adják a tehergépjárművek árképzésének alapját. A vevők által fizetett végső vételárat további kiigazításokkal, nemzeti és helyi szinten állapítják meg a bruttó árakhoz viszonyítva.
- annak érdekében, hogy a közepes és nehéz tehergépjárművek **károsanyag kibocsátási technológiáinak bevezetését közösen úgy ütemezzék**, hogy az egyre szigorúbb európai emissziós előírásoknak megfeleljenek (az Euro III-tól a jelenleg is alkalmazandó Euro VI-ig).

- és azért, hogy az egyre szigorúbb európai emissziós előírásoknak (az Euro III-tól a jelenleg is alkalmazandó Euro VI-ig) történő megfeleléshez szükséges **károsanyag kibocsátási technológiák költségeit átháríthassák az ügyfelekre.**

A jogsértés az EGT egészére kiterjedt és 14 évig tartott, 1997-től 2011-ig, amikor a Bizottság bejelentés nélküli ellenőrzéseket végzett az érintett vállalatoknál. A felsővezetők 1997 és 2004 között gyakran ülészttek, előfordult, hogy kereskedelmi vásárok alkalmával vagy más rendezvényeken. A találkozókat telefonos megbeszélések egészítették ki. 2004-től kezdődően a Kartell a tehergépjármű-gyártók német leányvállalatain keresztül szervezték meg, a résztvevők általában elektronikus úton cseréltek információkat.

A 14 év során a társaságok közötti megbeszélések ugyanazon témákat érintették, nevezetesen a bruttó áremeléseket, az új emissziós technológiák bevezetésének ütemezését és e technológiák költségeinek vásárlókra terhelését.

A mai határozat a [2014 novemberében](#) a tehergépjármű-gyártók részére megküldött Kifogásközlést követi. E vizsgálat keretében a Scania vonatkozásában is eljárás indult. A Scania nem tartozik e megegyezésről szóló határozat hatálya alá, ezért a vizsgálat a kartellügyekben megszokott eljárás mód szerint folytatódik ellene.

### **Az emissziós előírások betartása**

A Bizottság által megállapított összejátszás kiterjedt **az új emissziós technológiákra** - melyeket az Euro III-tól az Euro VI-ig terjedő környezetvédelmi szabványok előírnak - különös tekintettel az ütemezés egyeztetésére, és az újonnan bevezetett emissziós előírásoknak megfelelő teherautók károsanyag kibocsátási technológiai költségeinek áthárítására. Az összejátszás nem tűzte ki célul az új emissziós előírások manipulálását vagy azok betartásának elkerülését.

A Bizottság vizsgálata semmilyen kapcsolatot nem tárt fel a Kartell és az egyes járművek feltételezhetően vagy ténylegesen manipulált károsanyag kibocsátó rendszere (közismert nevén „csalószoftver”) között.

A mai döntés hangsúlyozza az egészséges verseny fontosságát, mely előmozdítja a költséghatékony emissziós technológiák fejlesztését és terjesztését, amely az alacsony károsanyag kibocsátású közlekedés közelebbi Európai Stratégiájának egyik eleme.

### **Pénzbírságok**

A bírságok meghatározására a [bírságok megállapításáról szóló 2006. évi bizottsági iránymutatás](#) alapján került sor. (lásd a [sajtóközleményt](#) és [tájékoztatót](#))

A bírságok mértékének meghatározásakor a Bizottság figyelembe vette az egyes társaságok által az EGT-ben értékesített közepes és nehéz tehergépjárművek számát, a jogsértés súlyos jellegét, a vállalatok magas együttes piaci részesedését, valamint a Kartell földrajzi kiterjedését és hosszú időtartamát.

A Bizottság [2006. évi bírságcsökkentési közleménye](#) alapján az MAN a Kartell felfedésének okán teljes mentességet kapott, így elkerülte a körülbelül 1,2 milliárd eurós bírságot. A nyomozással való együttműködésért a Volvo / Renault, a Daimler és az Iveco is részesült bírság-csökkentésben, szintén a 2006. évi bírságcsökkentési közlemény alapján. A csökkentések mértéke tükrözi az együttműködés időzítését, valamint azt, hogy az általuk szolgáltatott bizonyítékok mennyiben segítették a Bizottságot a Kartell létezésének bizonyításában.

A Bizottság a [2008. évi vitarendezési közleménye](#) alapján 10%-os bírság-csökkentést alkalmazott tekintettel arra, hogy a felek elismerték a Kartellben való részvételüket, és az ezzel kapcsolatos felelősségüket.

A kiszabott bírság a következőképpen oszlik meg:

	Csökkentés a bírságcsökkentési közlemény alapján	Csökkentés a vitarendezési közlemény alapján	Bírság (EUR)
MAN	100%	10%	0
Volvo/Renault	40%	10%	670 448 000
Daimler	30%	10%	1 008 766 000
Iveco	10%	10%	494 606 000
DAF		10%	752 679 000
Összesen			2 926 499 000

## Háttér

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 101. és az EGT 53. cikkelye tiltja a kartelleket és az egyéb korlátozó üzleti gyakorlatokat.

A Bizottság vizsgálata az MAN által benyújtott mentességi kérelemmel kezdődött. 2011 januárjában a Bizottság előre be nem jelentett ellenőrzéseket hajtott végre (lásd a [11/29-es tájékoztatót](#)).

További információ az ügygel kapcsolatban a [39824. ügyszám](#) alatt lesz elérhető a Bizottság [versenypolitikai honlapján](#) a nyilvános [ügynyilvántartóban](#), a bizalmas adatokkal összefüggő kérdések rendezése után.

A Bizottság kartellek elleni fellépéséről további információ a Bizottság [kartellekkel foglalkozó weblapján](#) érhető el, beleértve az esetenkénti [tíz legmagasabb kartellbírságot](#). A versenypolitikára vonatkozó új határozatokat a hetente megküldött [elektronikus hírlevélben](#) közlünk.

## A vitarendezési eljárás

A mai határozat a 21. vitarendezési eljárás azóta, hogy 2008 júniusában bevezetésre került a kartellügyekre vonatkozó vitarendezési eljárás (lásd a [sajtóközleményt](#) és a [tájékoztatót](#)). Egy ilyen vitarendezés során a vállalatok elismerik a kartellben való részvételüket és az ezzel kapcsolatos felelősségüket. A vitarendezések [az 1/2003/EK trösztellenes rendeleten](#)

alapulnak, és lehetővé teszik, hogy a Bizottság egyszerűsített és rövidített eljárást alkalmazzon. Ezáltal a Bizottság gyors döntéseket tud hozni, és ezzel erőforrást szabadít fel, melyet más kartellgyanús esetek feltárására fordíthat. A felek számára szintén előnyös a döntések gyorsasága és a 10%-os bírságcsökkentés szempontjából.

### **Kártérítési kereset**

Az itt ismertetett versenyellenes magatartás által érintett összes személy vagy vállalkozás a tagállami bíróságokhoz fordulhat kártérítés iránti igényével. A Bíróság ítélkezési gyakorlata és az 1/2003/EK tanácsi rendelet egyaránt megerősíti, hogy a nemzeti bíróságok elé kerülő ügyekben a bizottsági határozat kötelező erejű bizonyítéknak számít a magatartás megvalósulása és annak jogellenessége tekintetében. A Bizottság által kivetett bírságok nem érintik az esetlegesen megítélhető kártérítéseket, amelyek összegét nem kell csökkenteni a bizottsági pénzbírságra való tekintettel.

A [trösztellenes ügyekben nyújtandó kártérítésről szóló irányelv](#), melyet a tagállamoknak 2016. december 27-ig kell átültetniük nemzeti jogrendszerükbe, [megkönnyíti a versenyellenes gyakorlatok kárvallottai számára a kártérítési igényük érvényesítését](#). A monopóliumellenes ügyekkel kapcsolatos kártérítési keresetekről további információ (többek között az antitröszt-jogsértések által okozott kár számszerűsítésére vonatkozó gyakorlati útmutató) [itt található](#).

Sajtókapcsolatok:

Ricardo CARDOSO (+32 2 298 01 00)

Yizhou REN (+32 2 299 48 89)

Általános nyilvános kérdések: [Europe Direct](#) telefonon 00 800 67 89 10 11 vagy e-mailben