

Résumé de la décision de la Commission

du 19 juillet 2016

relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord EEE

(Affaire AT.39824 — Camions)

[notifiée sous le numéro C(2016) 4673]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi)

(2017/C 108/05)

Le 19 juillet 2016, la Commission a adopté une décision relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord EEE. Conformément aux dispositions de l'article 30 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil ⁽¹⁾, la Commission publie ci-après le nom des parties et l'essentiel de la décision, notamment les sanctions infligées, en tenant compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

1. INTRODUCTION

- (1) La décision porte sur une infraction unique et continue à l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 53 de l'accord EEE.
- (2) Sont destinataires de la décision: MAN SE, MAN Truck & BUS AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (conjointement dénommées «MAN»); Daimler AG («Daimler»); Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco SpA, Iveco Magirus AG (conjointement dénommées «Iveco»); AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (cojointement dénommées «Volvo/Renault»); PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF Trucks N.V., DAF (conjointement dénommées «DAF»).

2. PRÉSENTATION DE L'AFFAIRE

2.1. Procédure

- (3) À la suite de la demande d'immunité présentée par MAN le 20 septembre 2010, la Commission a effectué des inspections dans les locaux des différents constructeurs de camions entre le 18 et le 21 janvier 2011. Le 28 janvier 2011, Volvo/Renault a demandé une réduction d'amende et a été suivi par Daimler, le 10 février 2011 à 10 heures, et par Iveco, le 10 février 2011 à 22 h 22.
- (4) Le 20 novembre 2014, la Commission a ouvert une procédure en vertu de l'article 11, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 1/2003 contre DAF, Daimler, Iveco, MAN et Volvo/Renault, et a adopté une communication des griefs qu'elle a notifiée à ces entités.
- (5) À la suite de l'adoption de la communication des griefs, les destinataires ont pris contact avec la Commission de manière informelle, lui demandant de poursuivre l'affaire dans le cadre de la procédure de transaction. La Commission a décidé d'ouvrir une procédure de transaction pour cette affaire après que chacun des destinataires a confirmé sa volonté de prendre part à des discussions en vue d'une transaction. Par la suite, MAN, DAF, Daimler, Volvo/Renault et Iveco ont chacune présenté à la Commission une demande officielle de transaction conformément à l'article 10 bis, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 773/2004 de la Commission ⁽²⁾.
- (6) Le comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes a émis un avis favorable le 18 juillet 2016 et la Commission a adopté la décision le 19 juillet 2016.

2.2. Destinataires et durée

- (7) Les destinataires de la décision ont participé à une collusion et/ou en assumant la responsabilité, en violation de l'article 101 du traité, durant les périodes indiquées ci-après. En application du point 26 des lignes directrices pour le calcul des amendes, une immunité partielle a été accordée à Volvo/Renault pour la période s'écoulant du 17 janvier 1997 au 15 janvier 2001.

Entité	Durée
MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH	du 17 janvier 1997 au 20 septembre 2010

⁽¹⁾ JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ JO L 123 du 27.4.2004, p. 18.

Entité	Durée
Daimler AG	du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011
Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., IVECO SpA, Iveco Magirus AG	du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011
AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH	du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011
PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF Trucks N.V.	du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011

2.3. Résumé de l'infraction

- (8) Les produits concernés par l'infraction sont les camions pesant entre 6 et 16 tonnes («utilitaires moyens») ou pesant plus de 16 tonnes («poids lourds»), qu'il s'agisse de porteurs ou de tracteurs (ci-après, utilitaires moyens et poids lourds sont conjointement dénommés «camions»⁽¹⁾). L'affaire ne porte pas sur les services après-vente ni sur les autres services et les garanties commerciales des camions, ni sur la vente de camions d'occasion ou tout autre bien ou service.
- (9) L'infraction a consisté à conclure des arrangements collusoires sur la fixation des prix et l'augmentation des prix bruts des camions dans l'EEE. Elle concernait également le calendrier et la répercussion des coûts afférents à l'introduction des technologies en matière d'émissions pour les utilitaires moyens et les poids lourds imposées par les normes Euro 3 à 6. Jusqu'en 2004, les discussions sur les prix, leur augmentation et l'introduction des nouvelles normes d'émissions avaient lieu directement aux sièges des destinataires. Au moins à partir d'août 2002, des discussions se sont tenues par l'intermédiaire de filiales allemandes, qui faisaient rapport à leur siège à des degrés divers. Les échanges avaient lieu tant au niveau multilatéral qu'au niveau bilatéral.
- (10) Ces arrangements collusoires comprenaient des accords et/ou des pratiques concertées concernant, d'une part, la fixation des prix et l'augmentation des prix bruts afin d'aligner les prix bruts pratiqués dans l'EEE et, d'autre part, le calendrier et la répercussion des coûts afférents à l'introduction des technologies en matière d'émissions imposées par les normes Euro 3 à 6.
- (11) L'infraction s'étendait à l'ensemble de l'EEE et a duré du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011.

2.4. Mesures correctives

- (12) La décision applique les lignes directrices de 2006 pour le calcul des amendes⁽²⁾. Elle inflige une amende à toutes les entités répertoriées au point 7 ci-dessus, à l'exception de MAN.

2.4.1. Montant de base de l'amende

- (13) Pour fixer le montant des amendes, la Commission a pris en compte les ventes d'utilitaires moyens et de poids lourds (tels que définis au point 8) que les entreprises concernées ont effectuées dans l'EEE au cours de l'année précédant la fin de l'infraction; le fait que la coordination des prix soit l'une des restrictions de concurrence les plus graves; la durée de l'infraction; la part de marché élevée que les destinataires détiennent sur le marché européen des utilitaires moyens et des poids lourds; le fait que l'infraction s'étendait à l'ensemble de l'EEE; et un montant supplémentaire visant à dissuader les entreprises de se livrer à des pratiques de coordination des prix.

2.4.2. Ajustements du montant de base

- (14) La Commission n'a tenu compte, en l'espèce, d'aucune circonstance aggravante ou atténuante.

2.4.3. Application de la communication sur la clémence

- (15) MAN a bénéficié d'une immunité totale d'amendes. Volvo/Renault a vu son amende réduite de 40 %, Daimler de 30 %, et Iveco de 10 %.

⁽¹⁾ À l'exception des camions militaires.

⁽²⁾ Lignes directrices pour le calcul des amendes infligées en application de l'article 23, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 1/2003 (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).

