

Résumé de la décision de la Commission**du 21 février 2018****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.39920 — Systèmes de freinage)**

[notifiée sous le numéro C(2018) 925]

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

(2018/C 143/04)

Le 21 février 2018, 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) Le 21 février 2018, la Commission a adopté une décision relative à deux infractions uniques et continues à l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et à l'article 53 de l'accord EEE. Les infractions concernaient l'échange d'informations commerciales sensibles aux fins de réduire l'incertitude concurrentielle dans le domaine de la vente de pièces de systèmes de freinage hydraulique et de systèmes de freinage électronique destinés à des voitures particulières à un certain nombre de constructeurs automobiles dans l'EEE.
- (2) Les systèmes de freinage sont des éléments essentiels pour les constructeurs automobiles. Les systèmes de freinage hydraulique se composent d'un système de commande (servofrein/maître-cylindre) et d'un système de transmission (frein à disque avec semelle ou frein à tambour et cylindre de roue). Les systèmes de freinage électronique empêchent les voitures de déraper grâce à une correction électronique de trajectoire lors du freinage (ABS) ou quelles que soient les conditions de conduite (ESC).
- (3) Les destinataires de la présente décision sont TRW ⁽²⁾, Bosch ⁽³⁾ et Continental ⁽⁴⁾ (ci-après les «parties»).

2. PRÉSENTATION DE L'AFFAIRE**2.1. Procédure**

- (4) En juillet 2011, TRW a introduit une demande d'immunité en application de la communication sur la clémence de 2006 concernant des contacts bilatéraux avec Bosch portant sur la vente de systèmes de freinage pour voitures particulières au client Daimler. En novembre 2011, la Commission a procédé à des contrôles dans les locaux de BOSCH. Toujours en novembre 2011, Bosch a introduit une demande de clémence concernant la vente de systèmes de freinage hydraulique pour voitures particulières au client Daimler et a fait état de ses contacts bilatéraux avec TRW et Continental à cet égard. En septembre 2014, la Commission a procédé à des contrôles dans les locaux de Continental. En décembre 2014, Continental a introduit une demande de clémence concernant la vente de systèmes de freinage hydraulique pour voitures particulières aux clients Daimler et BMW et a fait état de ses contacts bilatéraux avec TRW et Bosch à cet égard. Continental a également révélé entretenir des contacts bilatéraux avec Bosch concernant la vente de systèmes de freinage électronique pour voitures particulières au client VW.
- (5) Le 22 septembre 2016, la Commission a engagé une procédure afin d'entamer des discussions pour parvenir à une transaction avec les parties. Au cours de ces discussions, qui ont eu lieu entre octobre 2016 et septembre 2017, toutes les parties ont réagi aux griefs envisagés et aux éléments de preuve qui leur ont été communiqués. Les parties ont ensuite adressé à la Commission leurs demandes formelles de transaction conformément à l'article 10 bis, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 773/2004 ⁽⁵⁾.
- (6) Le 4 décembre 2017, la Commission a adopté la communication des griefs. Toutes les parties ont confirmé sans équivoque que cette communication correspondait à la teneur de leurs propositions de transaction et que, dès lors, leur engagement à suivre la procédure de transaction n'était pas remis en cause.

⁽¹⁾ JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ Les entités juridiques concernées pour TRW sont: ZF TRW Automotive Holdings Corp., TRW KFZ Ausrüstung GmbH et Lucas Automotive GmbH.

⁽³⁾ L'entité juridique concernée pour Bosch est: Robert Bosch GmbH.

⁽⁴⁾ Les entités juridiques concernées pour Continental sont: Continental AG, Continental Teves AG & Co. oHG et Continental Automotive GmbH.

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 773/2004 de la Commission du 7 avril 2004 relatif aux procédures mises en œuvre par la Commission en application des articles 81 et 82 du traité CE (JO L 123 du 27.4.2004, p. 18).

- (7) Le 19 février 2018, le comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes a été consulté. Le 20 février 2018, le conseiller-auditeur a rendu son rapport final.

2.2. Résumé des infractions

- (8) Les deux infractions distinctes concernent la fourniture de pièces de systèmes de freinage ou de systèmes de freinage pour voitures particulières dans l'EEE. La nature des infractions est la suivante:

Infraction I: coordination entre TRW, Bosch et Continental concernant la fourniture de pièces de systèmes de freinage hydraulique aux clients Daimler (marque Mercedes) et BMW (marque BMW).

Infraction II: coordination entre Continental et Bosch concernant la fourniture de systèmes de freinage électronique au client VW pour la plateforme MLB Evo.

2.2.1. Infraction I

- (9) L'infraction I consistait en l'entretien de contacts entre les trois fournisseurs automobiles TRW, Bosch et Continental concernant la vente dans l'EEE de pièces de systèmes de freinage hydraulique (servofrein/maître-cylindre, frein à disque avec semelle ou frein à tambour et cylindre de roue), à l'exclusion des disques de frein («HBS») pour voitures particulières aux clients Daimler (marque Mercedes-Benz) et BMW (marque BMW).
- (10) Le comportement collusoire consistait en des échanges bilatéraux d'informations commerciales sensibles du point de vue concurrentiel entre les trois fournisseurs. Dans le but de coordonner leur comportement sur le marché par rapport à Daimler et à BMW, les participants échangeaient des informations sur leur volonté d'accepter la clause de police de trois ans de Daimler et la clause de police de quatre ans de BMW⁽¹⁾, respectivement, et discutaient des conditions générales d'achat de Daimler et de BMW. Les échanges concernant Daimler portaient également sur la compensation des coûts des matières premières, la transparence des coûts et les réductions de volume.

2.2.2. Infraction II

- (11) L'infraction II consistait en des échanges bilatéraux collusoires entre Continental et Bosch concernant la vente dans l'EEE de systèmes de freinage électronique (EBS) pour voitures particulières de la plateforme MLB Evo⁽²⁾ du client VW.
- (12) À la suite de demandes de prix pour la plateforme MLB Evo, les parties ont discuté de leur intérêt à l'égard du contrat, ont divulgué leurs intentions et ont échangé des informations sur leurs offres respectives.

2.3. Durée

- (13) La durée de la participation de chaque partie aux infractions était la suivante:

Tableau 1

Infraction	Entreprise	Nature: Ventes de	Début	Fin
I	TRW, Bosch	HBS (à Daimler à BMW)	13.2.2007 29.6.2010	18.3.2011 18.3.2011
	Continental	HBS (à Daimler à BMW)	13.2.2007 29.6.2010	19.3.2010 18.3.2011
II	Continental, Bosch	EBS (à VW pour la plateforme MLB Evo)	29.9.2010	7.7.2011

⁽¹⁾ En 2008, Daimler a demandé des engagements de prix pour les pièces d'après-série. Les fournisseurs ont été invités à fournir des pièces pendant trois ans après la fin de la production au même prix que pendant la phase de production active en série d'un véhicule donné, d'où la police de trois ans ou «3YP». La «4YP» de BMW a conduit à une demande de client similaire.

⁽²⁾ Cette plateforme est utilisée pour la production de certains modèles Audi et Porsche Macan.

3. DESTINATAIRES

3.1.1. TRW

(14) La responsabilité de l'infraction est imputée à TRW comme suit:

- concernant l'infraction I, conjointement et solidairement à ZF TRW Automotive Holdings Corp., TRW KFZ Ausrüstung GmbH et Lucas Automotive GmbH pour la période du 13 février 2007 au 18 mars 2011.

3.1.2. Bosch

(15) La responsabilité des infractions est imputée à Bosch comme suit:

- concernant l'infraction I, à Robert Bosch GmbH pour la période du 13 février 2007 au 18 mars 2011;
- concernant l'infraction II, à Robert Bosch GmbH pour la période du 29 septembre 2010 au 7 juillet 2011.

3.1.3. Continental

(16) La responsabilité des infractions est imputée à Continental comme suit:

- concernant l'infraction I, conjointement et solidairement à Continental AG, Continental Teves AG & Co. oHG et Continental Automotive GmbH pour la période du 13 février 2007 au 18 mars 2011;
- concernant l'infraction II, conjointement et solidairement à Continental AG et Continental Teves AG & Co. oHG pour la période du 29 septembre 2010 au 7 juillet 2011.

4. VOIES DE RECOURS

(17) La décision applique les lignes directrices de 2006 pour le calcul des amendes ⁽¹⁾.

4.1. Montant de base de l'amende

(18) Concernant l'infraction I, la valeur des ventes a été calculée sur la base de la moyenne des ventes de HBS dans l'EEE à Daimler et à BMW au cours des années (complètes) de participation à l'infraction.

(19) Concernant l'infraction II, la valeur des ventes a été calculée sur la base de la moyenne des ventes d'EBS dans l'EEE à VW au cours des années de participation à l'infraction. Étant donné que Continental n'avait réalisé aucune véritable vente pertinente durant cette période, une valeur des ventes fictive a été calculée, en tant qu'indication de son importance et de sa responsabilité relatives dans l'infraction, sur la base du ratio des chiffres d'affaires mondiaux des participants appliqué aux ventes en cause de Bosch.

(20) Compte tenu de la nature et de la portée géographique des infractions, le pourcentage appliqué au montant variable des amendes et le montant additionnel («droit d'entrée») a été fixé à 16 % de la valeur des ventes pour les infractions.

(21) Le montant variable a été multiplié par le nombre d'années ou de fractions d'année pendant lesquelles chaque partie a participé à la ou aux infractions. La majoration liée à la durée a été calculée en jours.

4.1.1. Ajustements du montant de base.

(22) Il n'existait pas de circonstances aggravantes ou atténuantes en l'espèce, autre qu'un facteur aggravant de 50 % pour Continental pour récidive (précédemment destinataire de la décision de la Commission du 28 janvier 2009 dans l'affaire AT.39406 Tuyaux marins).

(23) Un coefficient multiplicateur de dissuasion de 1,2 a été appliqué à Bosch et de 1,1 à Continental afin de tenir compte de la taille relativement importante de ces entreprises.

⁽¹⁾ JO C 210 du 1.9.2006, p. 2.

4.2. Application du plafond de 10 % du chiffre d'affaires

- (24) Pour aucune des entreprises concernées, l'amende calculée ne dépasse 10 % du chiffre d'affaires total qu'elles ont réalisé en 2017.

4.3. Application de la communication sur la clémence

4.3.1. Immunité d'amendes

- (25) Concernant l'infraction I, TRW a été la première à fournir des renseignements et des éléments de preuve remplissant les conditions du point 8 a) de la communication sur la clémence de 2006 et a donc bénéficié d'une immunité d'amendes.
- (26) Concernant l'infraction II, Continental a été la première à fournir des renseignements et éléments de preuve remplissant les conditions du point 8 b) de la communication sur la clémence de 2006 et a donc bénéficié d'une immunité d'amendes pour cette infraction. Continental a également été la première à fournir des preuves déterminantes au sens du point 25 de la communication sur la clémence de 2006, qui ont permis à la Commission d'inclure les ventes à un client dans l'infraction I. Conformément au point 26 de la communication sur la clémence de 2006, la valeur des ventes à ce client n'a pas été prise en considération lors de la fixation de l'amende à Continental pour l'infraction I.
- (27) Concernant l'infraction I, Continental a été la deuxième entreprise à satisfaire aux exigences des points 24 et 25 de la communication sur la clémence de 2006 et s'est vu accorder une réduction du montant de l'amende de 20 %.
- (28) Concernant les infractions I et II, Bosch a été la première entreprise à satisfaire aux exigences des points 24 et 25 de la communication sur la clémence de 2006 et s'est vu accorder une réduction du montant de l'amende de 35 % pour l'infraction I et de 30 % pour l'infraction II.

4.4. Application de la communication relative aux procédures de transaction

- (29) Compte tenu de l'application de la communication relative aux procédures de transaction, le montant des amendes infligées à chaque partie a été réduit de 10 %, cette réduction s'ajoutant à celle accordée au titre de la clémence.

5. AMENDES INFLIGÉES PAR LA DÉCISION

- (30) Les amendes infligées en vertu de l'article 23, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003 sont les suivantes:

pour l'infraction unique et continue I du 13 février 2007 au 18 mars 2011,

- a) conjointement et solidairement à ZF TRW Automotive Holdings Corp., TRW KFZ Ausrüstung GmbH et Lucas Automotive GmbH: 0 EUR;
- b) à Robert Bosch GmbH: 12 072 000 EUR;
- c) conjointement et solidairement à Continental AG, Continental Teves AG & Co. oHG et Continental Automotive GmbH: 44 006 000 EUR;

pour l'infraction unique et continue II du 29 septembre 2010 au 7 juillet 2011:

- a) conjointement et solidairement à Continental AG et Continental Teves AG & Co. oHG: 0 EUR;
- b) à Robert Bosch GmbH: 19 348 000 EUR.
-