Resumo da Decisão da Comissão

de 5 de março de 2019

relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do artigo 53.º do Acordo EEE

[Processo AT.40481 — Sistemas de segurança para ocupantes (II) fornecidos ao Grupo Volkswagen e ao grupo BMW]

[notificada com o número C(2019) 1656 final]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2019/C 199/04)

Em 5 de março de 2019, a Comissão adotou uma decisão relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do artigo 53.º do Acordo EEE. Em conformidade com o disposto no artigo 30.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 ([1]) do Conselho, a Comissão publica os nomes das Partes e o conteúdo essencial da decisão, incluindo as sanções impostas, acautelando o interesse legítimo das empresas na proteção dos seus segredos comerciais.

1. INTRODUÇÃO

1) Em 5 de março de 2019, a Comissão adotou uma decisão relativa a duas infrações únicas e continuadas ao artigo 101.º do Tratado e ao artigo 53.º do Acordo EEE. As infrações consistiram no intercâmbio de informações sensíveis do ponto de vista comercial, mas, em alguns casos, também alargadas a formas mais concretas de coordenação, no que se refere ao fornecimento de certos produtos de sistemas de segurança para ocupantes para determinados automóveis de passageiros a empresas pertencentes ao grupo Volkswagen e Porsche («Grupo VW») e ao grupo BMW e Mini («Grupo BMW»).

2) Os produtos em causa nestas infrações são sistemas de segurança passiva, como cintos de segurança, almofadas de ar (*airbags*) e volantes. Estes dispositivos são fundamentais para aumentar a proteção dos ocupantes do veículo em caso de colisão.

3) Os destinatários da presente decisão são a Autoliv ([2]), a Takata ([3]) e a TRW ([4]) (as «Partes»).

2. DESCRIÇÃO DO PROCESSO

2.1. Procedimento

4) No seguimento de um pedido de imunidade apresentado pela Takata, em março de 2011, nos termos da comunicação de 2006 sobre a clemência ([5]), no que diz respeito a contactos colusórios relativos ao fornecimento de sistemas de segurança para ocupantes ao Grupo VW e ao grupo BMW, em junho de 2011, a Comissão realizou inspeções não anunciadas, ao abrigo do artigo 20.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1/2003, nas instalações da Autoliv e da TRW na Alemanha. Em 10 de junho de 2011, a TRW apresentou um pedido de clemência. Em 4 de julho de 2011, a Autoliv apresentou um pedido de clemência.

5) Em 7 de julho de 2017, a Comissão deu início a um processo contra as Partes nos termos do artigo 11.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1/2003, com vista a encetar conversações de transação. As reuniões e os contactos de transação entre a Comissão e cada uma das Partes realizaram-se entre novembro de 2017 e novembro de 2018. Subsequentemente, todas as Partes apresentaram o seu pedido formal de transação nos termos do artigo 10.º-A, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 773/2004 ([6]).

6) Em 10 de janeiro de 2019, a Comissão adotou uma comunicação de objeções dirigida às Partes. Todas as Partes responderam à comunicação de objeções, confirmando que esta refletia o conteúdo das suas propostas de transação e que continuavam empenhadas em prosseguir o procedimento de transação.

7) Em 1 de março de 2019, o Comité Consultivo em matéria de Acordos, Decisões e Práticas Concertadas e de Posições Dominantes emitiu um parecer favorável.

8) A Comissão adotou a presente decisão em 5 de março de 2019.

([1]) JO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Regulamento com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 411/2004 (JO L 68 de 6.3.2004, p. 1).

([2]) As entidades jurídicas pertinentes são a Autoliv, Inc. e a Autoliv B.V. & Co. KG.

([3]) As entidades jurídicas pertinentes são a TKJP Corporation (anteriormente Takata Corporation) e a TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (anteriormente Takata Aktiengesellschaft).

([4]) As entidades jurídicas pertinentes são a ZF TRW Automotive Holdings Corp. (anteriormente TRW Automotive Holdings Corp.), a TRW Automotive Safety Systems GmbH e a TRW Automotive GmbH.

([5]) JO C 298 de 8.12.2006, p. 17.

([6]) JO L 123 de 27.4.2004, p. 18.

2.2. **Resumo das infrações**

9) As duas infrações distintas referiam-se ao fornecimento de certos componentes dos sistemas de segurança para ocupantes ao Grupo VW e ao grupo BMW.

2.2.1. *Infração I: fornecimento de determinados sistemas de segurança para ocupantes ao Grupo VW*

10) A infração consistiu em contactos bilaterais e, em alguns casos, trilaterais, entre a Autoliv, a Takata e a TRW. As Partes concertaram-se através do intercâmbio de determinadas informações sensíveis do ponto de vista comercial e, em alguns casos, da coordenação ou tentativa de coordenação das respostas a certos pedidos de orçamentos, das respostas aos pedidos periódicos do Grupo VW para revisões de preços e reduções de custos, de certos custos de desenvolvimento ou outros elementos de preços e/ou preços para materiais e compensações dos aumentos de preços das matérias-primas. Os contactos decorreram sob a forma de troca de mensagens de correio eletrónico, reuniões presenciais ou conversas telefónicas.

2.2.2. *Infração II: fornecimento de determinados sistemas de segurança para ocupantes ao Grupo VW*

11) A infração consistiu em contactos bilaterais e, em alguns casos, trilaterais, entre a Autoliv, a Takata e a TRW. As Partes concertaram-se através do intercâmbio de determinadas informações sensíveis do ponto de vista comercial e, em alguns casos, da coordenação ou tentativa de coordenação da informação sobre os preços, incluindo no contexto de certos pedidos de orçamentos, dos pedidos periódicos do Grupo BMW para revisões de preços e reduções de custos e/ou preços para materiais e compensações dos aumentos de preços das matérias-primas. Os contactos decorreram sob a forma de troca de mensagens de correio eletrónico, reuniões presenciais ou conversas telefónicas.

2.2.3. *Duração*

12) A duração da participação de cada Parte nas infrações foi a seguinte:

Infração	Empresa	Início	Fim
I	AUTOLIV	4.1.2007	30.3.2011
	TAKATA	4.1.2007	30.3.2011
	TRW	4.1.2007	28.3.2011
II	AUTOLIV	28.2.2008	16.9.2010
	TAKATA	28.2.2008	17.2.2011
	TRW	5.6.2008	17.2.2011

2.3. **Destinatários**

2.3.1. *Autoliv*

13) A responsabilidade pelas infrações I e II é imputada, solidariamente, à Autoliv B.V. & Co. KG, pela sua participação direta, e à Autoliv, Inc. como empresa-mãe.

2.3.2. *Takata*

14) A responsabilidade pelas infrações I e II é imputada solidariamente à TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (anteriormente Takata Aktiengesellschaft) pela sua participação direta, e à TKJP Corporation (anteriormente Takata Corporation) como empresa-mãe.

2.3.3. *TRW*

15) A responsabilidade pelas infrações I e II é imputada solidariamente à TRW Automotive Safety Systems GmbH e à TRW Automotive GmbH pela sua participação direta e à ZF TRW Automotive Holdings Corp. (anteriormente TRW Automotive Holdings Corp.) como empresa-mãe.

2.4. **Medidas corretivas**

16) A decisão aplica as Orientações de 2006 para o cálculo das coimas ([7]).

2.4.1. *Montante de base da coima*

17) Na infração I, o valor das vendas é calculado com base na média anual das vendas de cintos de segurança, almofadas de ar (*airbags*) e volantes ao Grupo VW no EEE durante o período da infração.

([7]) JO C 210 de 1.9.2006, p. 2.

18) Na infração II, o valor das vendas é calculado com base na média anual das vendas de cintos de segurança, almofadas de ar (*airbags*) e volantes ao Grupo BMW no EEE durante o período da infração.

19) Tendo em conta a natureza das infrações e o seu âmbito geográfico, a percentagem do montante variável das coimas e do montante adicional («taxa de entrada») é fixada em 16 % do valor das vendas relativamente a cada infração.

20) O montante variável é multiplicado pelo número de anos ou pelas frações de ano, respetivamente, de participação individual das Partes nas infrações, a fim de ter plenamente em conta a duração efetiva da participação de cada Parte, a título individual, nas infrações. O multiplicador de duração é calculado com base em dias de calendário.

2.4.2. *Ajustamentos do montante de base*

21) Não existem quaisquer circunstâncias agravantes nem atenuantes no presente processo.

2.4.3. *Aplicação do limite máximo de 10 % do volume de negócios*

22) Nenhuma das coimas calculadas ultrapassa 10 % do volume de negócios total de cada uma das Partes em 2017.

2.4.4. *Aplicação da comunicação de 2006 sobre a clemência: redução de coimas*

23) A Takata foi a primeira empresa a fornecer informações e provas que preenchem as condições do ponto 8, alínea a), da comunicação de 2006 sobre a clemência no que respeita às infrações I e II. A Takata beneficia assim de imunidade em matéria de coimas em relação às infrações I e II.

24) A TRW foi a primeira empresa a cumprir os requisitos dos pontos 24 e 25 da comunicação de 2006 sobre a clemência no que respeita à infração I e II, sendo-lhe pois concedida uma redução de 50 % do montante da coima em relação às infrações I e II.

25) A Autoliv foi a segunda empresa a cumprir os requisitos dos pontos 24 e 25 da comunicação de 2006 sobre a clemência no que respeita à infração I e II, sendo-lhe pois concedida uma redução de 30 % do montante da coima em relação às infrações I e II.

26) A Autoliv foi a primeira Parte a apresentar provas decisivas na aceção do ponto 25 da comunicação de 2006 sobre a clemência, que permitiram à Comissão prorrogar a duração da infração I. Em conformidade com o ponto 26 da referida comunicação, as durações mencionadas não são tidas em conta aquando da fixação da coima aplicada à Autoliv pela infração I.

2.4.5. *Aplicação da comunicação relativa aos procedimentos de transação*

27) Em virtude da aplicação da comunicação relativa aos procedimentos de transação, o montante das coimas a aplicar a cada Parte foi reduzido em 10 %. A redução foi adicionada àquela que resulta da clemência.

2.4.6. *Aplicação do ponto 37 das Orientações para o cálculo das coimas*

28) O facto de a Comissão ter decidido separar as suas investigações das infrações relacionadas com os sistemas de segurança para ocupantes em dois processos distintos ([8]) conduziu a um período total de inquérito mais longo do que se não tivesse havido uma separação da investigação. A Comissão considera que a separação é um fator excecional que justifica uma redução da coima a aplicar a cada um dos destinatários.

29) Por conseguinte, o montante das coimas impostas a cada Parte depois da aplicação das reduções no âmbito da clemência e a título de transação foi reduzido em 5 %.

3. CONCLUSÃO

30) Foram aplicadas as seguintes coimas nos termos do artigo 23.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1/2003:

Em relação à infração I:

a) à TKJP Corporation (anteriormente Takata Corporation) e à TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (anteriormente Takata Aktiengesellschaft), solidariamente responsáveis: 0 euros;

b) à Autoliv, Inc. e à Autoliv B.V. & Co KG., solidariamente responsáveis: 121 211 000 euros;

c) à ZF TRW Automotive Holdings Corp. (anteriormente TRW Automotive Holdings Corp.), à TRW Automotive Safety Systems GmbH e à TRW Automotive GmbH, solidariamente responsáveis: 158 824 000 euros.

([8]) Ver também a Decisão C(2017) 7670 final da Comissão, de 22 de novembro de 2017, no processo AT.39881 — *Sistemas de segurança para ocupantes fornecidos a fabricantes de automóveis japoneses.*

Em relação à infração II:

a) à TKJP Corporation (anteriormente Takata Corporation) e à TB Deu Abwicklungs-Aktiengesellschaft i.L. (anteriormente Takata Aktiengesellschaft), solidariamente responsáveis: 0 euros;

b) à Autoliv, Inc. e à Autoliv B.V. & Co KG., solidariamente responsáveis: 58 175 000 euros;

c) à ZF TRW Automotive Holdings Corp. (anteriormente TRW Automotive Holdings Corp.), à TRW Automotive Safety Systems GmbH e à TRW Automotive GmbH, solidariamente responsáveis: 30 067 000 euros.