



## Mededinging: Commissie legt truckbouwers voor 2.93 miljard EUR geldboeten op voor kartelvorming

Brussel, 19 juli 2016

**De Europese Commissie is tot de bevinding gekomen dat MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco en DAF de EU-mededingingsregels hebben overtreden. Deze truckbouwers maakten 14 jaar lang heimelijk afspraken over prijzen en over het doorberekenen van de kosten voor het naleven van strengere emissieregels. De Commissie heeft voor een recordbedrag van 2.926.499.000 EUR aan geldboeten opgelegd.**

MAN kreeg geen geldboete opgelegd omdat de onderneming het bestaan van het kartel aan de Commissie had onthuld. Alle ondernemingen erkenden hun betrokkenheid bij het kartel en stemden erin toe om de zaak te schikken.

Margrethe Vestager, commissaris voor mededingingsbeleid: *"Vandaag hebben we een duidelijk signaal gegeven door recordboetes op te leggen voor een zware inbreuk. In totaal rijden er op Europese wegen meer dan 30 miljoen vrachtwagens, die goed zijn voor rond drie kwart van het goederenvervoer over land in Europa en spelen een onmisbare rol voor de Europese economie. Het is onaanvaardbaar dat MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco en DAF, die samen zo'n 9 op de 10 middelzware en zware vrachtwagens in Europa bouwen, een kartel vormden - in plaats van elkaar te beconcurreren. Ze hebben 14 jaar lang samengespannen over de prijzen en het doorberekenen aan consumenten van de kosten om te voldoen aan milieunormen. Hiermee geven we ook een duidelijke boodschap aan ondernemingen dat we geen kartels dulden."*

Het wegvervoer is een essentieel onderdeel van de Europese transportsector. Het concurrentievermogen van deze bedrijfstak is afhankelijk van de prijzen van de voertuigen die vervoerders gebruiken. Het besluit van vandaag betreft meer bepaald de markt voor de bouw van middelzware (tussen 6 en 16 ton) en zware vrachtwagens (van meer dan 16 ton). Het onderzoek van de Commissie leerde dat MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco en DAF een kartel hadden lopen dat was opgebouwd rond drie pijlers:

- **coördinatie van prijzen op het niveau van de "bruto adviesprijs"** voor middelzware en zware vrachtwagens in de Europese Economische Ruimte (EER). Bij de "bruto adviesprijs" gaat het om de fabrieksprijs van vrachtwagens, zoals elke producent die bepaalt. Doorgaans dienen deze bruto adviesprijzen als basis voor de prijszetting in de vrachtwagensector. De prijs die kopers uiteindelijk betalen, is dan gebaseerd op verdere aanpassingen - op nationaal en lokaal niveau - van deze bruto adviesprijzen;
- **de timing voor de introductie van emissietechnologieën** voor middelzware en zware vrachtwagens om te voldoen aan de steeds strenger wordende Europese emissienormen (van Euro III naar de thans geldende Euro VI);
- **het doorberekenen aan klanten van de kosten voor de emissietechnologieën** om te kunnen voldoen aan de steeds strenger wordende Europese emissienormen (van Euro III naar de thans geldende Euro VI).

De inbreuk bestreek de hele EER en liep 14 jaar, van 1997 tot en met 2011, toen de Commissie onaangekondigde inspecties bij de bedrijven deed. In de periode 1997-2004 vonden bijeenkomsten plaats op het niveau van het topmanagement, soms in de marge van handelsbeurzen of andere evenementen. Dit alles werd aangevuld met telefoongesprekken. Vanaf 2004 werd het kartel georganiseerd via de Duitse dochters van de vrachtwagenbouwers, waarbij deelnemers informatie doorgaans elektronisch uitwisselden.

Over deze periode van 14 jaar kwamen tijdens het overleg van de ondernemingen dezelfde thema's aan bod: verhoging van de respectieve "bruto adviesprijzen", timing voor de introductie van nieuwe emissietechnologieën, en het doorberekenen aan klanten van de kosten voor de emissietechnologieën.

Het besluit van vandaag komt er nadat [in november 2014](#) een mededeling van punten van bezwaar was gezonden aan de vrachtwagenbouwers. In het kader van dit onderzoek werd de procedure ook ingeleid ten aanzien van Scania. Scania valt niet onder dit schikkingsbesluit en daarom zal het

onderzoek voor deze onderneming volgens de gewone kartelprocedure (zonder schikking) doorlopen.

## Naleving emissienormen

De heimelijke afspraken die de Commissie op het spoor kwam, betroffen **de nieuwe emissietechnologieën** die worden opgelegd door de Euro III- tot Euro VI-milieunormen. Meer bepaald ging het om de coördinatie van de timing en de coördinatie van het doorberekenen van kosten van emissietechnologieën voor vrachtwagens die aan nieuw ingevoerde emissienormen voldoen. Deze heimelijke afspraken waren niet bedoeld om naleving van de nieuwe emissienormen te vermijden of te manipuleren.

Het onderzoek van de Commissie bracht geen verband aan het licht tussen dit kartel en beschuldigingen of praktijken om voor bepaalde voertuigen het systeem tegen verontreiniging te omzeilen (beter bekend als "defeat devices").

Het besluit van vandaag onderstreept het belang van een functionerende concurrerende markt die de ontwikkeling en verspreiding van kostenefficiënte emissiearme technologieën stimuleert. Dit is ook een van de onderdelen van de op stapel staande Europese Strategie voor emissiearme mobiliteit.

## Geldboeten

De geldboetes zijn vastgesteld op basis van de [richtsnoeren boetetoemeting van de Commissie van 2006](#) (zie [persbericht](#) en [MEMO](#)).

Bij het bepalen van de boetebedragen hield de Commissie met name rekening met de verkopen van de betrokken ondernemingen voor middelzware en zware vrachtwagens in de EER, maar ook met het feit dat het een zware inbreuk betrof, het hoge gecombineerde marktaandeel van de ondernemingen, de geografische impact van het kartel en de looptijd ervan.

Op grond van de [clementiemededeling 2006](#) van de Commissie kreeg MAN volledige boete-immuniteit omdat de onderneming het bestaan van het kartel onthulde. Zo ontliet MAN een geldboete van rond 1.2 miljard EUR. Volvo/Renault, Daimler en Iveco zagen hun geldboete, op grond van de clementiemededeling van 2006, verlaagd omdat ze hun medewerking aan het onderzoek hebben verleend. Bij deze verminderingen werd het tijdstip van hun medewerking in aanmerking genomen en de mate waarin het bewijsmateriaal dat ze verstrekten, de Commissie heeft geholpen het bestaan van het kartel aan te tonen.

Daarnaast heeft de Commissie, op basis van haar [mededeling schikkingsprocedures van 2008](#), de geldboeten met 10% verlaagd omdat de partijen hun deelname aan het kartel en hun aansprakelijkheid in dat verband hebben erkend.

De totale opgelegde geldboeten zijn als volgt:

	Clementiekorting	Schikkingskorting	Geldboete (in 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
Totaal			2 926 499 000

## Achtergrond

Artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en artikel 53 van de EER-Overeenkomst verbieden kartels en andere beperkende zakelijke praktijken.

Het onderzoek van de Commissie ging van start toen MAN een immuniteitsverzoek indiende. In januari 2011 voerde de Commissie onaangekondigde inspecties uit (zie [MEMO/11/29](#)).

Meer informatie over deze zaak komt, zodra eventuele vertrouwelijkheidskwesaties zijn opgelost, op de website van [DG Concurrentie](#) in het publieke [zaakregister](#) beschikbaar onder zaaknummer [39824](#).

Meer informatie over de strijd van de Commissie tegen kartels is te vinden op haar [kartel](#)-website, met onder meer een [lijst van de tien hoogste kartelgeldboeten per zaak](#). Nieuwe besluiten op mededingingsgebied zijn te vinden in de elektronische nieuwsbrief [Competition weekly news summary](#).

## De schikkingsprocedure

Het besluit van vandaag is het 21ste geval waarin wordt geschikt, sinds deze procedure in juni 2008 voor kartels werd ingevoerd (zie [persbericht](#) en [MEMO](#)). Bij een schikking erkennen ondernemingen hun deelname aan een kartel en hun aansprakelijkheid daarvoor. Schikkingen zijn gebaseerd op de [Mededingingsverordening 1/2003](#). Ze bieden de Commissie de mogelijkheid om een vereenvoudigde en

verkorte procedure toe te passen. Daardoor kan de Commissie snel besluiten nemen en komen middelen vrij om andere zaken aan te pakken waarin het bestaan van een kartel wordt vermoed. Deze regeling komt ook de partijen zelf ten goede omdat ze sneller een besluit krijgen en hun geldboeten met 10% verminderd zien.

### **Schadevorderingen**

Particulieren of ondernemingen die van concurrentiebeperkende praktijken zoals in deze zaak nadeel ondervinden, kunnen de zaak voor de nationale rechter brengen en schadevergoeding eisen. Zowel de rechtspraak van de EU-rechter als Verordening (EG) nr. 1/2003 bevestigen dat een besluit van de Commissie voor de nationale rechter als bindend bewijsmateriaal kan worden gebruikt dat de praktijken hebben plaatsgevonden en verboden waren. Zelfs indien de Commissie de betrokken ondernemingen geldboeten heeft opgelegd, kunnen toch schadevergoedingen worden toegekend zonder dat deze hoeven te worden verlaagd omdat de Commissie al een geldboete heeft opgelegd.

Dankzij de [richtlijn schadevorderingen in mededingingszaken](#), die de lidstaten tegen 27 december 2016 in hun nationale rechtsorde moeten omzetten, wordt het [voor slachtoffers van concurrentieverstorende praktijken makkelijker om schadevergoeding te krijgen](#). Meer informatie over schadevorderingen in mededingingszaken, met onder meer een praktische gids over het begroten van de schade, is [hier](#) te vinden.

IP/16/2582

Contactpersoon voor de pers:

[Ricardo CARDOSO](#) (+32 2 298 01 00)

[Yizhou REN](#) (+32 2 299 48 89)

Voor het publiek: [Europe Direct](#) per telefoon [00 800 67 89 10 11](#) of [e-mail](#)