

**STRESZCZENIE DECYZJI KOMISJI****z dnia 8 lipca 2021 r.****dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz art. 53 Porozumienia EOG****(Sprawa AT.40178 – Emisja spalin przez samochody)***(Notyfikowana jako dokument C(2021) 4955 final)***(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2021/C 458/11)

W dniu 8 lipca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej [i art. [53/54] Porozumienia EOG]. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 <sup>(1)</sup> Komisja podaje niniejszym do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych.

**1. WPROWADZENIE**

- 1) W dniu 8 lipca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję stwierdzającą, że adresaci tej decyzji uczestniczyli w pojedynczym i ciągłym naruszaniu art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”) i art. 53 Porozumienia EOG.
- 2) Przedmiotowa decyzja dotyczy antykonkurencyjnego zachowania związanego z rozwojem systemów selektywnej redukcji katalitycznej („SCR”) do samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym. Antykonkurencyjne zachowanie miało miejsce w okresie od dnia 25 czerwca 2009 r. do dnia 1 października 2014 r. („rozpatrywany okres”).
- 3) Decyzja skierowana jest do następujących podmiotów prawnych, które należą do następujących przedsiębiorstw („strony”):
  - DAIMLER: Daimler AG
  - VW: Volkswagen Aktiengesellschaft, Audi Aktiengesellschaft i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
  - BMW: Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft

**2. OPIS SPRAWY****2.1. Postępowanie**

- 4) Przedsiębiorstwo DAIMLER złożyło wniosek o zwolnienie z grzywny na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar <sup>(2)</sup> i zgłosiło w dniu 9 grudnia 2015 r. kontakty o charakterze antykonkurencyjnym. W dniu 4 lipca 2016 r. VW złożył wniosek o złagodzenie kary. W październiku 2017 r. Komisja przeprowadziła kontrole w siedzibach BMW, DAIMLERA, Audi i Volkswagena. W dniu 18 września 2018 r. Komisja wszczęła przeciwko stronom postępowanie na podstawie art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 773/2004. W dniu 5 kwietnia 2019 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń w ramach zwykłego postępowania.
- 5) Następnie strony miały pełny dostęp do części akt istotnych dla rozpatrywanego naruszenia. Strony odpowiedziały na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń po kilkukrotnym przedłużeniu terminu i wskazały, że będą zainteresowane rozmowami ugodowymi. W dniu 2 lutego 2021 r. Komisja formalnie zaoferowała stronom przejście na ścieżkę ugody.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> Obwieszczenie Komisji w sprawie zwalniania z grzywien i zmniejszania grzywien w sprawach kartelowych (Dz.U. C 298 z 8.12.2006 r., s. 17).

Wszystkie strony odpowiedziały, że są gotowe do podjęcia rozmów ugodowych. Do dnia 28 kwietnia 2021 r. strony przedłożyły Komisji formalne propozycje ugodowe. W dniu 21 maja 2021 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń w ramach postępowania ugodowego. Wszystkie strony odpowiedziały, że zgłoszenie to odzwierciedla treść ich propozycji ugodowych.

- 6) Dnia 5 lipca 2021 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał przychylną opinię.

## 2.2. Streszczenie opisu naruszenia

- 7) Koordynacja działań DAIMLERA, VW i BMW dotyczyła opracowania systemów SCR do samochodów osobowych z silnikami wysokoprężnymi, które zostały zaprojektowane i wyprodukowane dla EOG i tam sprzedane<sup>(3)</sup>. W dniu 25 czerwca 2009 r. strony uzgodniły stosowanie w EOG małych zbiorników na płyn AdBlue zapewniających efektywny zasięg 10 000 km, co ich zdaniem odpowiadało w przypadku większości producentów samochodów zbiornikom o pojemności 8–10 litrów i porównywalnym odstępom czasu między kolejnym uzupełnieniem płynu AdBlue. Mniejsze zbiorniki na płyn AdBlue przynosiły korzyści w postaci mniejszej masy pojazdu (a zatem zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub>) oraz dostępnej przestrzeni konstrukcyjnej. W 2011 r. DAIMLER, VW i BMW potwierdziły średniookresowy cel, jakim było przejście na mniejsze zbiorniki na płyn AdBlue w Europie, a tym samym skrócenie okresu między kolejnymi uzupełnieniami płynu AdBlue. Na tej podstawie DAIMLER, VW i BMW koordynowały przewidziane rozmiary zbiorników na płyn AdBlue oraz zapewniany przez nie zasięg do dnia 1 października 2014 r. DAIMLER, VW i BMW w rzeczywistości nie wprowadziły jednak jednolitych rozmiarów zbiorników na płyn AdBlue ani zapewnianego przez nie zasięgu. Faktyczne rozmiary zbiorników pozostały znacznie większe niż omawiane wielkości.
- 8) Założone średnie zużycie płynu AdBlue można określić na podstawie rozmiaru zbiornika na ten płyn i przebiegu samochodu między dwoma uzupełnieniami płynu w pojeździe z systemem SCR wykorzystującym AdBlue. Przedsiębiorstwa DAIMLER, VW i BMW oparły decyzję z dnia 25 czerwca 2009 r., w której przyjęły zasięg wynoszący 10 000 km (odpowiadający w przypadku większości producentów samochodów pojemności zbiorników na płyn AdBlue wynoszącej 8–10 litrów), na założonym średnim zużyciu płynu AdBlue wynoszącym 0,8–1,0 litra na 1 000 km.
- 9) Producenci byli świadomi, że w przypadku wykorzystania większej ilości płynu AdBlue, w pewnych rzeczywistych warunkach jazdy, w różnych modelach pojazdów możliwe byłoby bardziej skuteczne oczyszczanie NO<sub>x</sub>, wykraczające poza normy określone w wymogach regulacyjnych. Wykorzystywanie w trakcie eksploatacji pojazdu większych ilości płynu AdBlue skutkowało by krótszym zasięgiem między kolejnymi uzupełnieniami płynu lub wymagałoby większych zbiorników.
- 10) W tym kontekście, na podstawie wspólnej interpretacji danych, wg których zużycie płynu AdBlue zwiększyłoby się wraz z wprowadzeniem surowszych wymogów regulacyjnych, DAIMLER, VW i BMW zasygnalizowały sobie nawzajem, że nie będą dążyć do osiągnięcia wyników wykraczających poza obowiązujące normy.
- 11) Ponadto DAIMLER, VW i BMW wymieniały informacje na temat charakterystyki różnych modeli pojazdów pod względem wielkości zbiorników na płyn AdBlue, zasięgu i założonego średniego zużycia płynu w EOG. Ta wymiana informacji zwiększała istniejącą już między tymi przedsiębiorstwami przejrzystość w odniesieniu do możliwych zastosowań niektórych aspektów technologii SCR. DAIMLER, VW i BMW omówiły również możliwość wprowadzenia na rynek modeli pojazdów, które byłyby zgodne z wymogami regulacyjnymi, zanim te zaczęłyby obowiązywać.
- 12) Spotkanie stron w dniu 25 czerwca 2009 r., na którym strony uzgodniły rozmiary zbiorników na płyn AdBlue i zasięg osiągalny między kolejnymi uzupełnieniami płynu, należy uznać za początek naruszenia. Dzień 1 października 2014 r., kiedy strony potwierdziły podczas spotkania, że porozumienie co do jednolitej wielkości zbiornika nie będzie możliwe, należy uznać za datę końcową naruszenia.
- 13) Opisane powyżej porozumienia lub uzgodnione praktyki dotyczące systemów SCR do nowych modeli samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym w formie ograniczenia konkurencji ze względu na cel stanowią naruszenie art. 101 ust. 1 Traktatu i art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG.
- 14) Przedmiotowe postępowanie dotyczy wyłącznie koordynacji aspektów technicznych, a nie cen, kosztów lub ilości.

<sup>(3)</sup> W rozpatrywanym okresie Porsche nie opracowywało, nie uzyskiwało ani nie stosowało danych w swoich własnych systemach SCR.

### 2.3. Adresaci

#### 2.3.1. Daimler

- 15) Daimler AG jako uczestnik bezpośredni ponosi odpowiedzialność za naruszenie w całym rozpatrywanym okresie.

#### 2.3.2. VW

- 16) Volkswagen Aktiengesellschaft (jako uczestnik bezpośredni w całym rozpatrywanym okresie, a także spółka dominująca przedsiębiorstwa Audi Aktiengesellschaft przez cały rozpatrywany okres i przedsiębiorstwa Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft od dnia 7 grudnia 2009 r. do dnia 1 października 2014 r.) i Audi Aktiengesellschaft, jako uczestnik bezpośredni w całym rozpatrywanym okresie, ponoszą solidarnie odpowiedzialność za naruszenie.
- 17) Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft jako uczestnik bezpośredni ponosi odpowiedzialność za naruszenie w całym rozpatrywanym okresie, a za okres od dnia 7 grudnia 2009 r. do dnia 1 października 2014 r., solidarnie z przedsiębiorstwami Volkswagen Aktiengesellschaft i Audi Aktiengesellschaft.

#### 2.3.3. BMW

- 18) Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft jako uczestnik bezpośredni ponosi odpowiedzialność za naruszenie w całym rozpatrywanym okresie.

### 2.4. Środki zaradcze

- 19) Do przedmiotowej decyzji zastosowanie mają wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r. (\*)

#### 2.4.1. Kwota podstawowa grzywiny

- 20) Do obliczenia odpowiedniej wartości sprzedaży wykorzystuje się obrót osiągnięty przez strony w 2013 r., ostatnim pełnym roku obrotowym ich uczestnictwa w naruszeniu, ze sprzedaży nowych samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym z systemem SCR. Biorąc pod uwagę charakter i zakres geograficzny naruszenia, uwzględniona część wartości sprzedaży wynosi 16 %. Kwotę tę mnoży się odpowiednio przez liczbę lat lub przez ułamek roku, w których strony uczestniczyły w naruszeniu. Mnożnik za czas trwania naruszenia jest obliczany na podstawie dni kalendarzowych. Wszystkie strony uczestniczyły w naruszeniu przez cały okres jego trwania.

Czas trwania (w dniach)	Mnożnik
1 925	5,27

- 21) Aby zniechęcić strony do uczestnictwa w kartelu zwiększono kwotę zmienną, niezależnie od czasu uczestnictwa stron w naruszeniu, a procent odpowiedniego obrotu (tzw. „opłata za przystąpienie do kartelu”) określono na poziomie 16 %.

#### 2.4.2. Dostosowania kwoty podstawowej

- 22) W przedmiotowej sprawie nie stwierdzono okoliczności obciążających. Jako okoliczność łagodzącą wzięto pod uwagę fakt, że wcześniejsza praktyka Komisji nie obejmowała sankcjonowania karteli wyłącznie na podstawie naruszenia art. 101 ust. 1 lit. b) Traktatu. W związku z tym Komisja uznała za stosowne w drodze wyjątku obniżyć grzywny nakładane na wszystkie strony o 20 %.

(\*) Dz.U. C 210, z 1.9.2006, s. 2.

2.4.3. *Zastosowanie pułapu 10 % obrotów*

- 23) Żadna z grzywien obliczonych dla którejkolwiek ze stron nie przekracza 10 % całkowitego obrotu przedsiębiorstwa uzyskanego w 2020 r.

2.4.4. *Zastosowanie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r.: Zmniejszenie grzywien*

- 24) DAIMLER był pierwszym przedsiębiorstwem, które przedłożyło informacje i dowody, spełniając tym samym postanowienia pkt 8 lit. a) obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. DAIMLEROWI przyznano zatem zwolnienie z grzywny.
- 25) Biorąc pod uwagę moment złożenia wniosku i wartość dodaną informacji, grzywna nałożona na VW została obniżona o 45 %.

2.4.5. *Zastosowanie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych*

- 26) W wyniku zastosowania obwieszczenia o postępowaniach ugodowych grzywna nałożona na każdą ze stron została zmniejszona o dodatkowe 10 %.

### 3. WNIOSKI

- 27) Na podstawie art. 23 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 nałożono następujące grzywny:
- a) Daimler AG: 0 EUR;
  - b) Volkswagen Aktiengesellschaft, Audi Aktiengesellschaft i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, solidarnie: 466 172 000 EUR;  
Volkswagen Aktiengesellschaft i Audi Aktiengesellschaft, solidarnie: 36 190 000 EUR;
  - c) Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft: 372 827 000 EUR.
-