PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Antitrust:La Commissione commina ammende pari a € 2,93 miliardi a costruttori di autocarri per aver partecipato a un accordo di cartello

Bruxelles, 19 luglio 2016 **– La Commissione europea ha accertato che i costruttori MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco e DAF hanno violato la normativa antitrust dell'UE. Per 14 anni i citati costruttori di autocarri hanno stretto accordi collusivi in materia di prezzi degli autocarri e sul trasferimento ai clienti dei costi per conformarsi a norme più rigorose in materia di emissioni. La Commissione ha comminato un'ammenda record di 2 926 499 000 EUR.**

All'impresa MAN non è stata comminata un'ammenda in quanto ha rivelato alla Commissione l'esistenza del cartello. Tutti i costruttori citati hanno riconosciuto gli addebiti e hanno convenuto di regolare la controversia.

Margrethe Vestager, commissaria responsabile della politica della concorrenza, ha dichiarato: *"Oggi abbiamo inviato un messaggio chiarissimo, comminando ammende record a seguito di gravi infrazioni. Sulle strade europee circolano in tutto più di 30 milioni di autocarri, che effettuano circa i tre quarti del trasporto di merci su gomma in Europa e svolgono un ruolo vitale per l'economia europea. È inaccettabile che i costruttori MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco e DAF, che insieme producono i nove decimi degli autocarri medi e pesanti costruiti in Europa, facessero parte di un cartello anziché essere in concorrenza tra di loro. Per 14 anni hanno stretto accordi collusivi in materia di prezzi e di trasferimento ai clienti dei costi per adeguarsi alla normativa ambientale. In questo modo inviamo un chiaro messaggio alle imprese: i cartelli sono inaccettabili."*

Il trasporto di merci su strada costituisce una parte essenziale del settore europeo dei trasporti e la sua competitività è strettamente legata al prezzo dei veicoli usati dai trasportatori. La decisione odierna si riferisce in particolare al mercato della costruzione di autocarri medi (di peso compreso tra 6 e 16 tonnellate) e pesanti (di peso superiore a 16 tonnellate). L'inchiesta della Commissione ha rivelato che MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco e DAF avevano costituito un cartello in relazione:

- **al coordinamento dei prezzi dei "listini all'ingrosso"** degli autocarri medi e pesanti nello Spazio economico europeo (SEE). I prezzi del "listino all'ingrosso" si

riferiscono ai prezzi di fabbrica degli autocarri fissati da ciascun costruttore. In generale i prezzi di listino all'ingrosso costituiscono la base per la fissazione dei prezzi nell'industria degli autocarri. Il prezzo finale pagato dagli acquirenti si basa poi su ulteriori adeguamenti, apportati a livello nazionale e locale, dei prezzi di listino all'ingrosso;

- **alla tempistica di introduzione delle tecnologie di riduzione delle emissioni** per autocarri medi e pesanti al fine di renderli conformi alle sempre più rigorose norme europee sulle emissioni (da Euro III fino a Euro VI attualmente in vigore);

- **al trasferimento ai clienti dei costi delle tecnologie di riduzione delle emissioni** necessarie per conformarsi alle sempre più rigorose norme europee sulle emissioni (da Euro III fino a Euro VI attualmente in vigore).

Le violazioni, che hanno interessato tutto lo Spazio economico europeo, sono durate 14 anni, dal 1997 al 2011, anno in cui la Commissione ha effettuato ispezioni senza preavviso presso le imprese. Tra il 1997 e il 2004 le imprese hanno tenuto riunioni a livello di alti dirigenti, talvolta al margine di fiere o eventi di altro tipo, e hanno intrattenuto contatti telefonici. A partire dal 2004 il cartello si è organizzato attorno alle affiliate tedesche dei costruttori di autocarri e i contatti sono avvenuti per lo più per via elettronica.

Per 14 anni le discussioni tra le imprese hanno avuto per oggetto le stesse tematiche, ovvero gli aumenti di prezzo dei rispettivi "listini all'ingrosso", la tempistica di introduzione delle nuove tecnologie di riduzione delle emissioni e il trasferimento ai clienti dei costi delle tecnologie di riduzione delle emissioni.

La decisione odierna fa seguito all'invio di una contestazione degli addebiti ai costruttori di autocarri nel novembre 2014. Nel quadro dell'inchiesta è stato avviato un procedimento anche nei confronti di Scania. Poiché tale impresa non rientra nella presente decisione di transazione, l'inchiesta proseguirà con il procedimento ordinario (alternativo al procedimento di transazione) per i casi di cartello.

Conformità alle norme in materia di emissioni

La collusione individuata dalla Commissione riguardava **le nuove tecnologie di riduzione delle emissioni** previste dalle norme ambientali da Euro III a Euro VI, e più nello specifico il coordinamento sulla tempistica e sul trasferimento ai clienti dei costi delle tecnologie di riduzione delle emissioni per rendere gli autocarri conformi alle norme di nuova introduzione in tale ambito. La collusione non era tuttavia finalizzata a evitare o manipolare la conformità alle nuove norme in materia di emissioni.

L'inchiesta della Commissione non ha evidenziato alcun collegamento tra il cartello di cui trattasi e le accuse o pratiche di elusione dei sistemi antinquinamento di determinati veicoli (comunemente noti come "dispositivi di manipolazione").

La decisione odierna sottolinea l'importanza di un mercato concorrenziale funzionante per favorire la messa a punto e la diffusione di tecnologie a basse emissioni efficienti ed economiche, che costituisce tra l'altro uno degli elementi della strategia europea

sulla mobilità a basse emissioni, di prossima pubblicazione.

Ammende

Le ammende sono state fissate sulla base degli orientamenti della Commissione del 2006 in materia di ammende (cfr. comunicato stampa e MEMO).

Nel fissare l'importo delle ammende la Commissione ha tenuto conto delle vendite di autocarri medi e pesanti di ciascuna impresa nel SEE, come pure della natura grave della violazione, dell'elevata quota di mercato combinata delle imprese, della portata geografica e della durata del cartello.

In applicazione della comunicazione della Commissione sul trattamento favorevole del 2006, l'impresa MAN ha beneficiato della piena immunità per aver rivelato l'esistenza del cartello, evitando così un'ammenda di importo pari a circa € 1,2 miliardi . Sempre in virtù della comunicazione della Commissione sul trattamento favorevole del 2006, le imprese Volvo/Renault, Daimler e Iveco hanno ottenuto riduzioni dell'ammenda. Tali riduzioni sono in funzione del momento in cui le imprese hanno cominciato a collaborare e della misura in cui le prove da esse fornite hanno aiutato la Commissione a dimostrare l'esistenza del cartello.

A norma della sua comunicazione del 2008 concernente la transazione, la Commissione ha applicato una riduzione del 10% alle ammende comminate alla luce del fatto che le imprese di cui trattasi hanno ammesso la loro partecipazione al cartello e se ne sono assunte la responsabilità.

Di seguito sono riportate le ammende totali comminate:

	Riduzione a norma della comunicazione sul trattamento favorevole	Riduzione a norma della comunicazione concernente la transazione	Ammenda (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
Totale			2 926 499 000

Contesto

L'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e l'articolo 53 dell'accordo SEE vietano i cartelli e altre pratiche commerciali restrittive.

L'inchiesta della Commissione ha preso il via da una domanda di immunità presentata da MAN. Nel gennaio 2011 la Commissione ha effettuato ispezioni senza preavviso (cfr. MEMO/11/29).

Ulteriori informazioni saranno disponibili sul sito web della DG Concorrenza della Commissione, nel registro pubblico dei casi con il numero 39824, una volta risolte le questioni di riservatezza.

Maggiori informazioni sugli interventi della Commissione contro i cartelli sono disponibili sul suo sito web relativo ai cartelli, sul quale figura un elenco delle dieci ammende più elevate comminate nei singoli casi di cartello. Le nuove decisioni in materia di politica della concorrenza figurano nella newsletter elettronica Competition weekly e-News.

La procedura di transazione

La decisione odierna costituisce il ventunesimo caso di transazione dall'introduzione di tale procedura (nel giugno 2008) in relazione ai cartelli (cfr. comunicatostampa e MEMO). In una transazione le imprese riconoscono di aver partecipato a un cartello e se ne assumono la responsabilità. Le transazioni si basano sul regolamento antitrust n. 1/2003 e consentono alla Commissione di applicare una procedura più semplice e abbreviata. In questo modo la Commissione può adottare decisioni in tempi rapidi, liberando risorse per indagare altri casi sospetti di cartello. Tale procedura presenta inoltre benefici per le parti, che ottengono decisioni più rapide e un 10% di riduzione delle ammende.

Risarcimento danni

Le persone o imprese vittime del comportamento anticoncorrenziale descritto nel presente caso possono adire i tribunali degli Stati membri per chiedere il risarcimento dei danni subiti. Sia la giurisprudenza della Corte che il regolamento n. 1/2003 del Consiglio ribadiscono che, nelle cause dinanzi ai giudici nazionali, una decisione della Commissione costituisce una prova acquisita del sussistere del comportamento e della sua natura illecita. Anche se la Commissione ha inflitto ammende alle imprese in questione, l'importo del risarcimento non deve necessariamente essere ridotto per tenerne conto.

La direttiva sulle azioni di risarcimento del danno per violazione delle norme antitrust, che gli Stati membri sono tenuti ad attuare nei rispettivi sistemi giuridici entro il 27 dicembre 2016, rende più facile ottenere un risarcimento danni per le vittime di pratiche anticoncorrenziali. Maggiori informazioni sulle azioni di risarcimento del danno per violazione delle norme antitrust, e una guida pratica per quantificare il pregiudizio subito a causa di tale violazione, sono disponibili qui.