



## **Pratiques anticoncurrentielles: la Commission inflige une amende de 2,93 milliard d'euros à des constructeurs de camions pour avoir participé à une entente**

Bruxelles, le 19 juillet 2016

**La Commission européenne a estimé que MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco et DAF ont enfreint les règles de concurrence de l'U E. Ces constructeurs de camions se sont entendus pendant 14 ans sur les prix de vente des camions ainsi que sur la possibilité de répercuter sur les acheteurs les coûts de mise en conformité avec les règles plus strictes en matière d'émissions. La Commission a infligé une amende record d'un montant de 2 926 499 000 euros.**

Aucune amende n'a été infligée à MAN, car elle a révélé l'existence de l'entente à la Commission. Toutes les sociétés ont reconnu leur participation et ont accepté de conclure une transaction.

La commissaire chargée de la concurrence, Mme Margrethe Vestager, a déclaré à ce propos: *«Aujourd'hui, nous avons frappé fort en infligeant des amendes records pour cette infraction grave. Dans l'ensemble, il y a plus de 30 millions de camions sur les routes européennes, qui représentent environ trois quarts du transport intérieur de marchandises en Europe et jouent un rôle essentiel dans l'économie européenne. Il n'est pas acceptable que MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco et DAF, qui produisent à eux seuls environ 9 sur 10 de camions de poids moyen et lourd en Europe, aient conclu une entente au lieu de se livrer concurrence. Pendant 14 ans, ces sociétés se sont entendues sur les prix et sur la répercussion des coûts de mise aux normes environnementales sur les clients. C'est également un message clair aux entreprises que les ententes ne sont pas acceptées.»*

Le transport routier de marchandises constitue une partie essentielle du secteur européen des transports et sa compétitivité dépend du prix des véhicules utilisés par les transporteurs. La décision adoptée aujourd'hui porte spécifiquement sur le marché de la production de camions de poids moyen (de 6 à 16 tonnes) et lourd (de plus de 16 tonnes). L'enquête de la Commission a révélé que MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco et DAF avaient pris part à une entente ayant pour objet:

- **la coordination des prix au niveau des «barèmes de prix bruts»** pour les camions de poids moyen et lourd dans l'E space économique européen (EEE). Les «prix bruts» figurant dans ces barèmes correspondent aux prix départ usine des camions, fixés par chaque fabricant. En général, ces barèmes de prix bruts constituent la base de la fixation des prix dans le secteur des camions. Le prix final payé par les acheteurs est ensuite fondé sur d'autres ajustements de ces barèmes de prix bruts, effectués aux niveaux national et local;
- **le calendrier relatif à l'introduction des technologies d'émission** pour la mise en conformité des camions de poids moyen et lourd avec les normes européennes de plus en plus strictes en matière d'émissions (de la norme Euro III à la norme Euro VI actuellement en vigueur);
- **la répercussion sur les clients des coûts des technologies d'émission** nécessaires pour se conformer aux normes européennes de plus en plus strictes en matière d'émissions (de la norme Euro III à la norme Euro VI actuellement en vigueur).

L'infraction concernait l'ensemble de l'EEE et a duré 14 ans, de 1997 à 2011, date à laquelle la Commission a effectué des inspections inopinées dans les entreprises. De 1997 à 2004, des réunions ont été organisées au niveau de l'encadrement supérieur, parfois en marge de foires commerciales ou d'autres manifestations. À cela s'ajoutaient des conversations téléphoniques. À partir de 2004, l'entente était organisée par l'intermédiaire des filiales allemandes des constructeurs de camions, les participants communiquant généralement par voie électronique.

Au cours des 14 années qu'a duré l'entente, les discussions entre les entreprises ont porté sur les mêmes sujets, à savoir les augmentations concernant le «barème des prix bruts», le calendrier relatif à l'introduction de nouvelles technologies d'émission et la répercussion sur les clients du coût de ces technologies.

La décision d'aujourd'hui fait suite à l'envoi d'une communication des griefs aux constructeurs de

camions [en novembre 2014](#). Dans le cadre de cette enquête, une procédure a aussi été ouverte contre Scania. Cette société n'est pas concernée par la présente décision de règlement par transaction et, par conséquent, l'enquête se poursuivra pour cette société dans le cadre de la procédure normale (sans transaction) appliquée en matière d'ententes.

### Respect des normes d'émission

La collusion mise en évidence par les services de la Commission concerne les **nouvelles technologies d'émission** liées aux normes environnementales Euro III à Euro VI, notamment la coordination relative au calendrier et la coordination concernant la répercussion des coûts des technologies d'émission pour rendre les camions conformes aux nouvelles normes en matière d'émission. La collusion ne visait pas à éviter ou à contourner le respect des nouvelles normes en matière d'émissions.

L'enquête de la Commission n'a révélé aucun lien entre cette entente et des allégations ou des pratiques concernant le contournement du système anti-pollution de certains véhicules (communément appelées «dispositifs de manipulation»).

La décision d'aujourd'hui souligne l'importance d'un marché concurrentiel fonctionnant normalement pour encourager le développement et la diffusion de technologies à faibles émissions d'un bon rapport coût-efficacité, qui constitue l'un des éléments de la future stratégie européenne en matière de mobilité à faibles émissions.

### Amendes

Les amendes ont été fixées sur la base des [lignes directrices de la Commission de 2006 pour le calcul des amendes](#) (voir le communiqué de [presse](#) et le [MEMO](#)).

Pour fixer le niveau des amendes, la Commission a tenu compte des ventes de camions de poids moyen et lourd de chaque entreprise dans l'EEE, ainsi que de la gravité de l'infraction, de la part de marché cumulée élevée des entreprises, de l'étendue géographique et de la durée de l'entente.

En vertu de la [communication de 2006 sur la clémence](#) de la Commission, MAN a bénéficié d'une immunité totale pour avoir révélé l'existence de l'entente et a ainsi évité une amende d'environ 1,2 milliards d'euros. Grâce à leur coopération à l'enquête, Volvo/Renault, Daimler et Iveco ont bénéficié de réductions d'amende au titre de la communication de 2006 sur la clémence. Ces réductions tiennent compte du stade auquel ces entreprises ont apporté leur coopération et de la mesure dans laquelle les éléments de preuve fournis ont aidé la Commission à démontrer l'existence de l'entente.

En application de sa [communication relative aux procédures de transaction de 2008](#), la Commission a réduit de 10 % les amendes infligées aux parties concernées, celles-ci ayant reconnu leur participation à l'entente et leur responsabilité à cet égard.

Les montants totaux des amendes infligées sont les suivants:

	Réduction en application de la communication sur la clémence	Réduction en application de la communication sur les procédures de transaction	Amende (€)
MAN	100 %	10 %	0
Volvo/Renault	40%	10 %	670 488 000
Daimler	30%	10 %	1 008 766 000
Iveco	10%	10 %	494 606 000
DAF		10 %	752 679 000
Total			2 926 499 000

### Contexte

L'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et l'article 53 de l'accord EEE interdisent les ententes et les autres pratiques commerciales restrictives.

L'enquête de la Commission a débuté à la suite d'une demande d'immunité présentée par MAN. La Commission a mené des inspections inopinées en janvier 2011 (voir [MEMO/11/29](#)).

De plus amples informations seront disponibles sur le site [Concurrence](#) de la Commission, dans le [registre public des affaires de concurrence](#), sous le numéro [39824](#), dès que tous les problèmes de confidentialité auront été résolus.

De plus amples informations sur l'action menée par la Commission contre les ententes sont disponibles

sur son site internet consacré aux [ententes](#), notamment une [liste des dix amendes les plus élevées](#) en matière d'ententes par affaire. La liste des nouvelles décisions relevant de la politique de concurrence est publiée dans le bulletin d'information électronique intitulé [Competition weekly e-News](#).

### **La procédure de transaction**

La décision d'aujourd'hui est la 21<sup>e</sup> décision de règlement par transaction adoptée depuis l'instauration de cette procédure pour les ententes en juin 2008 (voir [communiqué de presse](#) et [MEMO](#)). Dans le cadre d'une transaction, les entreprises reconnaissent leur participation à une entente et en assument la responsabilité. Cette procédure se fonde sur le [règlement n° 1/2003 concernant les ententes et les abus de position dominante](#) et permet à la Commission de mettre en œuvre une procédure simplifiée et raccourcie. Elle lui donne la possibilité de prendre rapidement des décisions et libère des ressources pour la poursuite d'autres ententes présumées. Elle présente également des avantages pour les parties concernées, qui bénéficient d'un processus décisionnel plus rapide et d'une réduction d'amende de 10 %.

### **Action en dommages et intérêts**

Toute personne ou entreprise lésée par des pratiques anticoncurrentielles telles que celles décrites en l'espèce peut saisir les juridictions des États membres pour réclamer des dommages et intérêts. La jurisprudence de la Cour et le règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil confirment que, dans les affaires portées devant les juridictions nationales, une décision de la Commission constitue une preuve contraignante de l'existence et du caractère illicite des pratiques en cause. Même si la Commission a infligé des amendes aux entreprises concernées, des dommages et intérêts peuvent être accordés sans que le montant en soit réduit en raison de l'amende infligée par la Commission.

La [directive sur les actions en dommages et intérêts dans des affaires d'ententes et d'abus de position dominante](#), que les États membres doivent transposer en droit national pour le 27 décembre 2016 au plus tard, vise à [faciliter l'obtention de dommages et intérêts par les victimes de pratiques anticoncurrentielles](#). De plus amples informations sur les actions en dommages et intérêts dans des affaires d'ententes et d'abus de position dominante, notamment un guide pratique sur la manière de quantifier le préjudice causé par les infractions aux règles de concurrence, sont disponibles [ici](#).

IP/16/2582

Personnes de contact pour la presse:

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

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

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)