



## **Pratiques anticoncurrentielles: la Commission inflige à des entreprises de transport maritime de véhicules et à des fournisseurs de pièces automobiles des amendes de 546 millions d'euros dans trois affaires d'entente distinctes**

Bruxelles, le 21 février 2018

**Dans trois décisions distinctes, la Commission européenne a infligé des amendes de 395 millions d'euros à quatre entreprises de transport maritime de véhicules, de 76 millions d'euros à deux fournisseurs de bougies d'allumage et de 75 millions d'euros à deux fournisseurs de systèmes de freinage, pour cause de participation à des ententes, en violation des règles de concurrence de l'UE.**

**Les entreprises ont toutes reconnu leur participation aux ententes et ont accepté de conclure des transactions.**

Mme Margrethe **Vestager**, commissaire chargée de la politique de concurrence, a déclaré à ce propos: *«La Commission a sanctionné plusieurs entreprises pour cause de collusion dans les domaines du transport maritime de véhicules et de la fourniture de pièces automobiles. Les trois décisions distinctes adoptées aujourd'hui montrent que nous ne tolérerons aucun comportement anticoncurrentiel préjudiciable pour les consommateurs européens et les industries européennes. En fin de compte, en augmentant les prix des composants ou le coût du transport des véhicules, ces ententes ont porté atteinte aux consommateurs européens et eu une incidence négative sur la compétitivité du secteur automobile européen, qui emploie environ 12 millions de personnes dans l'UE. »*

### **Entreprises de transport maritime de véhicules**

La Commission européenne a constaté que l'entreprise chilienne de transport maritime **CSAV**, les entreprises de transport japonaises «**K**» **Line**, **MOL** et **NYK** et l'entreprise de transport norvégio-suédoise **WVL-EUKOR** avaient participé à une entente portant sur le transport maritime intercontinental de véhicules et leur a infligé des amendes d'un montant total de 395 millions d'euros.

Pendant près de 6 ans, d'octobre 2006 à septembre 2012, ces cinq entreprises de transport ont constitué une entente sur le marché du transport en haute mer de voitures neuves, de camions neufs et d'autres véhicules neufs de grande taille comme des moissonneuses-batteuses et des tracteurs, sur différentes liaisons entre l'Europe et d'autres continents.

L'enquête de la Commission a révélé que, pour coordonner leur comportement anticoncurrentiel, les directeurs des ventes de ces entreprises de transport se réunissaient dans leurs bureaux respectifs, dans des cafés, dans des restaurants et dans d'autres cadres de rencontres sociales et étaient régulièrement en contact par téléphone. Plus particulièrement, ils coordonnaient les prix, se répartissaient la clientèle et échangeaient des informations commercialement sensibles sur les éléments du prix, comme les taxes et les surtaxes ajoutées aux prix pour compenser les fluctuations des monnaies ou des prix du pétrole.

Les entreprises de transport étaient convenues de maintenir le statu quo sur le marché et de respecter leurs activités traditionnelles respectives sur certaines liaisons ou avec certains clients, en présentant des offres de prix artificiellement élevées ou en ne présentant pas d'offres en réponse aux appels émis par des constructeurs automobiles.

L'entente a eu une incidence tant sur les importateurs de voitures et les consommateurs finals européens, car les véhicules importés étaient vendus dans l'Espace économique européen (EEE), que sur les constructeurs automobiles européens, car leurs véhicules étaient exportés en dehors de l'EEE. En 2016, quelque 3,4 millions de véhicules à moteur ont été importés depuis des pays tiers, alors que l'UE a exporté plus de 6,3 millions de véhicules vers des pays tiers au cours de cette même année. Près de la moitié de ces véhicules ont été transportés par les entreprises sanctionnées aujourd'hui.

L'enquête de la Commission a débuté à la suite d'une demande d'immunité présentée par MOL. Au cours de son enquête, la Commission a coopéré avec plusieurs autorités de concurrence du monde entier, notamment en Australie, au Canada, au Japon et aux États-Unis.

## Amendes

Le montant des amendes a été calculé sur la base des [lignes directrices de la Commission pour le calcul des amendes de 2006](#) (voir également le [MÉMO](#)).

Pour déterminer le montant des amendes, la Commission a tenu compte de la valeur des ventes réalisées par les participants à l'entente pour les services de transport sur les liaisons intercontinentales vers et depuis l'EEE, de la gravité de l'infraction, de sa portée géographique et de sa durée. Elle a également appliqué une réduction de 20 % du montant de l'amende en faveur de CSAV pour tenir compte de sa participation moindre à l'infraction.

En application de la [communication de 2006 sur la clémence](#):

- MOL a bénéficié d'une immunité totale pour avoir révélé l'existence de l'entente, évitant ainsi une amende d'un montant de près de 203 millions d'euros;
- CSAV, «K» Line, NYK et WWL-EUKOR ont bénéficié de réductions du montant de leur amende pour leur coopération avec la Commission. 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.

Par ailleurs, au titre de sa [communication relative aux procédures de transaction de 2008](#), la Commission a réduit de 10 % le montant des amendes infligées aux entreprises, celles-ci ayant reconnu leur participation à l'entente et leur responsabilité à cet égard.

Les amendes infligées à chacune des entreprises sont réparties comme suit:

Entreprise	Réduction en application de la communication sur la clémence	Réduction en application de la communication sur les procédures de transaction	Amende (€)
MOL	100 %	10 %	0
NYK	20 %	10 %	141 820 000
«K» LINE	50 %	10 %	39 100 000
WWL-EUKOR	20 %	10 %	207 335 000
CSAV	25 %	10 %	7 033 000

## Bougies d'allumage

Dans une deuxième décision, la Commission a constaté que **Bosch** (Allemagne), **Denso** et **NGK** (Japon toutes les deux) avaient participé à une entente portant sur les fournitures de bougies d'allumage à des constructeurs automobiles de l'EEE et leur a infligé des amendes d'un montant total de 76 millions d'euros.

Les bougies d'allumage sont des dispositifs électriques automobiles intégrés dans les moteurs à essence des voitures; elles produisent des étincelles électriques à haute tension qui se propagent dans la chambre de combustion. Les clients de Bosch, de Denso et de NGK sont des constructeurs automobiles disposant d'installations de production dans l'EEE.

Dans le cadre de cette entente, qui a duré de 2000 à 2011, les entreprises concernées s'efforçaient d'éviter de se livrer concurrence en respectant leurs clients traditionnels respectifs et en maintenant le statu quo en vigueur dans le secteur des bougies d'allumage au sein de l'EEE.

Ces trois entreprises échangeaient des informations commercialement sensibles et, dans certains cas, convenaient des prix à proposer à certains clients, de la part de livraisons à certains clients et du respect des droits d'approvisionnement historiques. Cette coordination avait lieu dans le cadre de contacts bilatéraux entre Bosch et NGK, ainsi qu'entre Denso et NGK.

L'enquête de la Commission a débuté à la suite d'une demande d'immunité présentée par Denso.

## Amendes

Le montant des amendes a été calculé sur la base des [lignes directrices de la Commission pour le calcul des amendes de 2006](#) (voir également le [MÉMO](#)).

Pour déterminer le montant des amendes, la Commission a tenu compte du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises dans l'EEE grâce à la fourniture de bougies d'allumage à des constructeurs automobiles disposant d'installations de production dans l'EEE. Elle a également pris en compte la gravité de l'infraction, sa portée géographique et sa durée. Elle a, par ailleurs, appliqué une réduction de 10 % du montant de l'amende en faveur de Bosch et de Denso pour tenir compte de leur participation moindre

à l'infraction.

En application de la communication de 2006 sur la clémence:

- Denso a bénéficié d'une immunité totale pour avoir révélé l'existence de l'entente, évitant ainsi une amende d'un montant de près de 1 million d'euros;
- Bosch et NGK ont bénéficié de réductions du montant de leur amende pour leur coopération à l'enquête. 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.

Par ailleurs, au titre de sa communication relative aux procédures de transaction de 2008, la Commission a réduit de 10 % le montant des amendes infligées, les parties concernées ayant reconnu leur participation à l'entente et leur responsabilité à cet égard.

Les amendes infligées à chacune des entreprises sont réparties comme suit:

<b>Entreprise</b>	<b>Réduction en application de la communication sur la clémence</b>	<b>Réduction en application de la communication sur les procédures de transaction</b>	<b>Amende (€)</b>
Denso	100 %	10 %	0
Bosch	28 %	10 %	45 834 000
NGK	42 %	10 %	30 265 000

## **Systemes de freinage**

Dans une troisième décision, la Commission européenne a constaté l'existence de deux ententes portant sur les systèmes de freinage. La première concernait la fourniture de systèmes de freinage hydraulique et impliquait **TRW** (États-Unis, désormais ZF TRW, Allemagne), **Bosch** (Allemagne) et **Continental** (Allemagne). La seconde concernait la fourniture de systèmes de freinage électronique et impliquait **Bosch** et **Continental**. La Commission a infligé des amendes d'un montant total de 75 millions d'euros.

Dans le cadre des deux ententes, les trois fournisseurs de pièces automobiles cherchaient à coordonner leur comportement sur le marché en échangeant des informations sensibles, notamment en ce qui concerne les éléments de tarification. La coordination avait lieu dans le cadre de réunions bilatérales et de conversations téléphoniques ou d'échanges de courriers électroniques.

La première entente, qui a duré de février 2007 à mars 2011, portait sur des discussions concernant les conditions générales de vente de systèmes de freinage hydraulique à deux clients, Daimler et BMW. La seconde, qui a duré de septembre 2010 à juillet 2011, portait sur un appel d'offres spécifique concernant la fourniture de systèmes de freinage électronique à Volkswagen.

L'enquête de la Commission dans cette affaire a débuté à la suite d'une demande d'immunité présentée par TRW.

### *Amendes*

Le montant des amendes a été calculé sur la base des [lignes directrices de la Commission pour le calcul des amendes de 2006](#) (voir également le [MÉMO](#)).

Pour fixer le niveau des amendes, la Commission a tenu compte, entre autres, de la valeur des ventes des produits en cause réalisées par les participants à l'entente dans l'EEE, de la gravité de l'infraction, de sa portée géographique et de sa durée.

En application de la [communication de 2006 sur la clémence](#):

- TRW a bénéficié d'une immunité totale pour avoir révélé l'existence de l'entente relative aux systèmes de freinage hydraulique, évitant ainsi une amende d'un montant de près de 54 millions d'euros;
- Continental a bénéficié d'une immunité pour avoir révélé l'existence de l'entente relative aux systèmes de freinage électronique, évitant ainsi une amende d'un montant de près de 22 millions d'euros pour cette entente;
- Bosch et Continental (pour l'entente pour laquelle celle-ci n'a pas bénéficié de l'immunité) ont bénéficié de réductions du montant de leur amende pour leur coopération à l'enquête de la Commission. 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 des ententes auxquelles elles ont participé.

Par ailleurs, au titre de sa [communication relative aux procédures de transaction de 2008](#), la Commission a réduit de 10 % le montant des amendes infligées aux entreprises, celles-ci ayant reconnu leur participation à l'entente et leur responsabilité à cet égard.

Les amendes infligées à chacune des entreprises sont réparties comme suit:

	Entreprise	Réduction en application de la communication sur la clémence		Réduction en application de la communication sur les procédures de transaction	Amende (€)
		Daimler	BMW		
1	TRW	100 %	100 %	10 %	0
	BOSCH	35 %	35 %	10 %	12 072 000
	CONTINENTAL	20 %	100 %	10 %	44 006 000
2		VW			
	CONTINENTAL	100 %		10 %	0
	BOSCH	30 %		10 %	19 348 000

## 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.

Les décisions d'aujourd'hui concernant les **bougies d'allumage** et les **systèmes de freinage** s'inscrivent dans le cadre d'une série d'enquêtes d'envergure portant sur des ententes dans le secteur des pièces automobiles. La Commission a déjà infligé des amendes à des fournisseurs de [roulements automobiles](#), de [faisceaux de fils électriques pour voiture](#), de mousse souple utilisée (notamment) dans les [sièges de voiture](#), de [systèmes de chauffage de stationnement pour voitures et camions](#), d'[alternateurs et de démarreurs](#), de [systèmes destinés à la climatisation et au refroidissement du moteur](#), de [systèmes d'éclairage](#) et de [systèmes de sécurité des occupants](#).

De plus amples informations sur les présentes affaires seront disponibles sous les numéros AT.40009 (entreprises de transport maritime de véhicules), AT.40113 (bougies d'allumage) et AT.39920 (systèmes de freinage) dans le [registre public des affaires de concurrence](#) de la Commission figurant sur le site web de la [DG Concurrence](#), dès que tous les problèmes de confidentialité auront été résolus. Pour de plus amples informations sur l'action menée par la Commission contre les ententes, voir son [site internet consacré aux ententes](#).

## La procédure de transaction

Les décisions d'aujourd'hui sont les vingt-sixième, vingt-septième et vingt-huitième décisions de règlement par transaction adoptées depuis l'instauration de cette procédure pour les ententes en juin 2008 (voir [communiqué de presse](#) et [MÉMO](#)). Dans le cadre d'une procédure de transaction, les entreprises qui ont participé à une entente reconnaissent leur participation à l'infraction et leur responsabilité en la matière. Cette procédure se fonde sur le [règlement \(CE\) 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 de réduire ainsi la durée de l'enquête. Elle est bénéfique pour les consommateurs et les contribuables car elle réduit les coûts, bénéfique pour l'application des règles en matière d'ententes et d'abus de position dominante car elle libère des ressources pour le traitement d'autres infractions présumées, et bénéfique pour les entreprises elles-mêmes car ces dernières tirent parti 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 participants à l'entente concernés, 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 devaient 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](#).

### **Outil de lancement d'alertes**

La Commission a mis en place un outil permettant aux particuliers de l'alerter plus facilement sur des pratiques anticoncurrentielles tout en préservant leur anonymat. Le nouvel outil protège l'anonymat des lanceurs d'alertes grâce à un système spécial de messagerie cryptée qui permet de communiquer dans les deux sens. L'outil est accessible via ce [lien](#).

IP/18/962