

**Streszczenie decyzji Komisji****z dnia 22 listopada 2017 r.****dotyczącej postępowania na mocy art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG****(Sprawa AT.39881 – Systemy bezpieczeństwa pasażerów dla producentów samochodów japońskich)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 7670)

**(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

(2018/C 135/05)

W dniu 22 listopada 2017 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 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 22 listopada 2017 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą czterech pojedynczych i ciągłych naruszeń art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG. Naruszenia te polegały na koordynacji cen i dzieleniu się rynkiem w odniesieniu do sprzedaży systemów bezpieczeństwa pasażerów do samochodów osobowych kilku producentom samochodów japońskich prowadzącym działalność na terenie EOG.
- (2) Produktami, których dotyczy naruszenie, są systemy bezpieczeństwa biernego takie jak pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne i koła kierownicy. Są to kluczowe elementy wyposażenia, które mają zwiększyć bezpieczeństwo pasażerów pojazdu na wypadek kolizji.
- (3) Decyzja skierowana jest do następujących przedsiębiorstw: Tokai Rika <sup>(2)</sup>, Takata <sup>(3)</sup>, Autoliv <sup>(4)</sup>, Toyoda Gosei <sup>(5)</sup> i Marutaka <sup>(6)</sup> („Strony”).

**2. OPIS SPRAWY****2.1. Procedura**

- (4) Po tym jak w lutym 2011 r. przedsiębiorstwo Tokai Rika złożyło na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. wniosek o zwolnienie z grzywny za udział w kartelu w zakresie sprzedaży pasów bezpieczeństwa dla Toyoty, a przedsiębiorstwo Takata złożyło taki wniosek w marcu 2011 r. w odniesieniu do sprzedaży pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i kół kierownicy dla różnych producentów samochodów, w tym Toyoty i Suzuki, w czerwcu 2011 r. Komisja przeprowadziła niezapowiedziane inspekcje zgodnie z art. 20 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w siedzibie przedsiębiorstwa Autoliv w Niemczech. W dniu 4 lipca 2011 r. przedsiębiorstwo Autoliv złożyło wniosek o złagodzenie kary. W dniu 12 listopada 2013 r. przedsiębiorstwo Toyoda Gosei złożyło wniosek o złagodzenie kary.
- (5) W dniu 4 kwietnia 2016 r. Komisja wszczęła postępowanie na podstawie art. 11 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 przeciwko Stronom w celu podjęcia z nimi rozmów ugodowych.
- (6) W dniu 26 września 2017 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń skierowane do Stron. Wszystkie Strony odniosły się do pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń i potwierdziły, że jego treść odzwierciedla przedłożone przez nie propozycje ugodowe oraz że zobowiązują się do udziału w postępowaniu ugodowym.
- (7) Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał w tym zakresie pozytywną opinię w dniu 20 listopada 2017 r.
- (8) Komisja przyjęła decyzję w dniu 22 listopada 2017 r.

**2.2. Krótki opis naruszenia**

- (9) Przedmiotowe cztery oddzielne naruszenia dotyczyły sprzedaży elementów systemów bezpieczeństwa do samochodów osobowych na terenie EOG. Zakres naruszeń przedstawia się następująco:

Naruszenie I: Koordynacja między przedsiębiorstwami Tokai Rika, Takata, Autoliv i Marutaka w zakresie niektórych transakcji sprzedaży pasów bezpieczeństwa dla Toyoty.

<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> Właściwym podmiotem prawnym jest Tokai Rika Co., Ltd.

<sup>(3)</sup> Właściwym podmiotem prawnym jest Takata Corporation.

<sup>(4)</sup> Właściwymi podmiotami prawnymi są Autoliv, Inc. i Autoliv Japan Ltd.

<sup>(5)</sup> Właściwym podmiotem prawnym jest Toyoda Gosei Co., Ltd.

<sup>(6)</sup> Właściwym podmiotem prawnym jest Marutaka Co., Ltd.

Naruszenie II: Koordynacja między przedsiębiorstwami Takata, Toyoda Gosei i Autoliv w zakresie niektórych transakcji sprzedaży poduszek powietrznych dla Toyoty.

Naruszenie III: Koordynacja między przedsiębiorstwami Takata i Tokai Rika w zakresie niektórych transakcji sprzedaży pasów bezpieczeństwa dla Suzuki.

Naruszenie IV: Koordynacja między przedsiębiorstwami Takata i Autoliv w zakresie niektórych transakcji sprzedaży pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i kół kierownicy dla Hondy.

#### 2.2.1. Naruszenie I

- (10) Przedsiębiorstwa Tokai Rika, Takata i Autoliv uczestniczyły w zмовie dotyczącej cen i dzieliły się rynkiem w zakresie sprzedaży pasów bezpieczeństwa dla Toyoty. Ustalenia dotyczyły utrzymania praw handlowych, koordynacji względem niektórych zapytań ofertowych, wymiany szczególnie chronionych informacji handlowych oraz uzgodnienia odpowiedzi na okresowe wnioski Toyoty o rewizję cen/zmniejszenie kosztów, a także koordynacji względem zapytań dotyczących wzrostu cen surowców. Kontakty odbywały się drogą mailową, w formie osobistych spotkań i telekonferencji.
- (11) Przedsiębiorstwo Marutaka brało udział w spotkaniach między Takatą a Tokai Rika i pomagało w ich organizowaniu, a w imieniu Takaty kontaktowało się z Tokai Rika i Autoliv w celu wymiany szczególnie chronionych informacji istotnych dla konkurencji i organizowania spotkań.

#### 2.2.2. Naruszenie II

- (12) Przedsiębiorstwa Takata, Toyoda Gosei i Autoliv uczestniczyły w zмовie co do sprzedaży poduszek powietrznych dla Toyoty. Ustalenia dotyczyły utrzymania praw handlowych, koordynacji względem niektórych zapytań ofertowych, wymiany szczególnie chronionych informacji handlowych oraz uzgodnienia odpowiedzi na okresowe wnioski Toyoty o rewizję cen/zmniejszenie kosztów. Kontakty odbywały się drogą mailową, w formie telekonferencji i osobistych spotkań. Najczęściej były one dwustronne, a czasem uczestniczyli w nich wszyscy trzej konkurenci.

#### 2.2.3. Naruszenie III

- (13) Przedsiębiorstwa Takata i Tokai Rika uczestniczyły w zмовie co do sprzedaży pasów bezpieczeństwa dla Suzuki. Zmowa dotyczyła utrzymania praw handlowych, koordynacji względem niektórych zapytań ofertowych, wymiany szczególnie chronionych informacji handlowych oraz uzgodnienia odpowiedzi na okresowe wnioski o rewizję cen. Kontakty odbywały się drogą mailową, w formie osobistych spotkań i telekonferencji.

#### 2.2.4. Naruszenie IV

- (14) Przedsiębiorstwa Takata i Autoliv uczestniczyły w zмовie co do sprzedaży pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i kół kierownicy dla Hondy. Ustalenia dotyczyły podziału projektów (z poszanowaniem „praw zasiedziałych dostawców”), wymiany informacji cenowych, wymiany informacji co do (a w niektórych przypadkach koordynacji) cen surowców oraz wymiany szczególnie chronionych informacji handlowych dotyczących zmniejszenia kosztów. Kontakty odbywały się drogą mailową, w formie osobistych spotkań i telekonferencji.

### 2.3. Czas trwania

- (15) Czas trwania udziału każdej Strony w naruszeniach był następujący:

Tabela

Naruszenie	Przedsiębiorstwo	Początek	Koniec
I	Tokai Rika	6.7.2004	11.2.2010
	Takata	6.7.2004	25.3.2010
	Autoliv	18.12.2006	25.3.2010
	Marutaka	6.7.2004	15.4.2009
II	Takata	14.6.2005	26.7.2010
	Autoliv	18.7.2006	26.7.2010
	Toyoda Gosei	14.6.2005	15.7.2009
III	Takata, Tokai Rika	14.2.2008	18.3.2010
IV	Takata, Autoliv	28.3.2006	22.5.2010

## 2.4. Adresaci

### 2.4.1. Tokai Rika

(16) Odpowiedzialność za naruszenia I i III przypisano przedsiębiorstwu Tokai Rika Co., Ltd.

### 2.4.2. Takata

(17) Odpowiedzialność za naruszenia I, II, III i IV przypisano przedsiębiorstwu Takata Corporation.

### 2.4.3. Autoliv

(18) Za naruszenia I, II i IV solidarnie odpowiadają Autoliv Japan Ltd. jako podmiot działający bezpośrednio oraz Autoliv, Inc. jako spółka dominująca.

### 2.4.4. Toyoda Gosei

(19) Odpowiedzialność za naruszenie II przypisano przedsiębiorstwu Toyoda Gosei Co., Ltd.

### 2.4.5. Marutaka

(20) Odpowiedzialność za naruszenie I przypisano przedsiębiorstwu Marutaka Co., Ltd.

## 2.5. Środki naprawcze

(21) W przypadku przedmiotowej decyzji mają zastosowanie wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r. <sup>(1)</sup>

### 2.5.1. Podstawowa kwota grzywiny

(22) W przypadku naruszenia I wartość sprzedaży jest obliczana na podstawie rocznej średniej wielkości sprzedaży pasów bezpieczeństwa przeznaczonych do pojazdów produkowanych przez Toyotę na terenie EOG w okresie naruszenia. Marutaka nie prowadziła żadnej sprzedaży na rynku EOG, bowiem jest dystrybutorem TAKATA wyłącznie w Japonii. Ze względu na fakt, że przedsiębiorstwo to ułatwiało zaistnienie przedmiotowego naruszenia, wielkość jego sprzedaży została oszacowana na podstawie: (i) wielkości sprzedaży innych Stron w zakresie pasów bezpieczeństwa przeznaczonych do pojazdów produkowanych przez Toyotę na terenie EOG; oraz (ii) ich całkowitych obrotów. Wynik został następnie pomniejszony stosownie do bardziej ograniczonej roli Marutaki jako podmiotu ułatwiającego zaistnienie naruszenia.

(23) W przypadku naruszenia II wartość sprzedaży jest obliczana na podstawie rocznej średniej wielkości sprzedaży poduszek powietrznych przeznaczonych do pojazdów produkowanych przez Toyotę na terenie EOG w okresie naruszenia.

(24) W przypadku naruszenia III wartość sprzedaży jest obliczana na podstawie rocznej średniej wielkości sprzedaży pasów bezpieczeństwa przeznaczonych do pojazdów produkowanych przez Suzuki na terenie EOG w okresie naruszenia.

(25) W przypadku naruszenia IV wartość sprzedaży jest obliczana na podstawie rocznej średniej wielkości sprzedaży pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i kół kierownicy przeznaczonych do pojazdów produkowanych przez Hondę na terenie EOG w okresie naruszenia.

(26) Biorąc pod uwagę charakter naruszeń i ich zakres geograficzny, stawkę procentową na potrzeby ustalenia kwoty zmiennej grzywien oraz kwoty dodatkowej („opłaty za przystąpienie do porozumienia”) ustalono na poziomie 17 % wartości sprzedaży, której dotyczyły naruszenia.

(27) Kwota zmienna zostaje pomnożona przez liczbę lat lub ułamek roku, w ciągu których/którego dana Strona uczestniczyła w naruszeniu (naruszeniach). Podwyższenie kwoty grzywiny z tytułu czasu trwania naruszenia obliczone jest na podstawie dni.

### 2.5.2. Dostosowania kwoty podstawowej

(28) W niniejszej sprawie nie występują okoliczności obciążające ani łagodzące.

(29) W przypadku tej decyzji nie ma potrzeby dostosowania podstawowej kwoty grzywiny w celu zapewnienia jej odstraszającego skutku.

### 2.5.3. Zastosowanie 10 % limitu obrotów

(30) Żadna z grzywien nie przekroczyła 10 % łącznych obrotów poszczególnych przedsiębiorstw w 2016 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2.

#### 2.5.4. Zastosowanie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar: zmniejszenie grzywien

- (31) Tokai Rika było pierwszym przedsiębiorstwem, które przedłożyło informacje i dowody, spełniając tym samym warunki postanowienia pkt 8 lit. a) obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. W związku z tym przyznano mu zwolnienie z grzywien za naruszenie I.
- (32) Ponadto Tokai Rika było pierwszym przedsiębiorstwem, które spełniło warunki postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszenia III. W związku z tym przyznano mu zmniejszenie grzywiny za naruszenie III w wysokości 46 %.
- (33) Takata było pierwszym przedsiębiorstwem, które przedłożyło informacje i dowody, spełniając tym samym warunki postanowienia pkt 8 lit. a) obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszeń II, III i IV. W związku z tym przyznano mu zwolnienie z grzywien za naruszenia II, III i IV.
- (34) Ponadto Takata było pierwszym przedsiębiorstwem, które spełniło warunki postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszenia I. W związku z tym przyznano mu zmniejszenie grzywiny za naruszenie I w wysokości 50 %.
- (35) Autoliv było pierwszym przedsiębiorstwem, które spełniło warunki postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszeń II i IV oraz drugim z kolei, które spełniło warunki postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar w odniesieniu do naruszenia I. W związku z tym przyznano mu zmniejszenie grzywiny za naruszenie I w wysokości 30 % oraz 50 % za naruszenia II i IV.
- (36) Autoliv było pierwszą Stroną, która przedłożyła przekonujące dowody w rozumieniu pkt 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. umożliwiające Komisji przedłużenie okresu trwania naruszenia w przypadku naruszeń I, II i IV. Zgodnie z pkt 26 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. wymienione okresy nie zostały uwzględnione podczas ustalania grzywiny dla Autoliv za naruszenia I, II i IV.
- (37) Toyoda Gosei było drugim przedsiębiorstwem, które spełniło warunki postanowienia pkt 24 i 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. w odniesieniu do naruszenia II. W związku z tym przyznano mu zmniejszenie grzywiny za naruszenie II w wysokości 28 %.
- (38) Toyoda Gosei było pierwszym przedsiębiorstwem, które przedłożyło przekonujące dowody w rozumieniu pkt 25 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. umożliwiające Komisji przedłużenie okresu trwania naruszenia II. Zgodnie z pkt 26 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2006 r. wymieniony okres nie został uwzględniony przez Komisję podczas ustalania grzywiny dla Toyoda Gosei za naruszenie II.

#### 2.5.5. Zastosowanie obwieszczenia o postępowaniach ugodowych

- (39) W wyniku zastosowania obwieszczenia o postępowaniach ugodowych grzywiny nałożone na wszystkie Strony zmniejsza się o 10 %. Zmniejszenie to zostało dodane do zmniejszenia grzywiny uzyskanego na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar.

### 3. PODSUMOWANIE

- (40) Na podstawie art. 23 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 nałożono następujące grzywiny:

Za naruszenie I:

- a) na Tokai Rika Co., Ltd.: 0 EUR;
- b) na Takata Corporation: 12 724 000 EUR;
- c) na Autoliv, Inc. oraz Autoliv Japan Ltd., odpowiedzialne solidarnie: 265 000 EUR;
- d) na Marutaka Co., Ltd.: 156 000 EUR.

Za naruszenie II:

- a) na Takata Corporation: 0 EUR;
- b) na Autoliv, Inc. oraz Autoliv Japan Ltd., odpowiedzialne solidarnie: 4 957 000 EUR;
- c) na Toyoda Gosei Co., Ltd.: 11 262 000 EUR.

Za naruszenie III:

- a) na Takata Corporation: 0 EUR;
- b) na Tokai Rika Co., Ltd.: 1 818 000 EUR.

Za naruszenie IV:

- a) na Takata Corporation: 0 EUR;
  - b) na Autoliv, Inc. oraz Autoliv Japan Ltd., odpowiedzialne solidarnie: 2 829 000 EUR.
-