

Уважаемые партнёры, НП «ЕврАзОТО» начало помощь всем лицам, которые в период с 1997 по 2011 годы приобретали тягачи производства MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco и DAF по возврату излишне уплаченных денежных средств, в результате картельного сговора производителей грузовиков!

Данная работа для всех пострадавших лиц выполняется бесплатно!

Тел: +7 499 553 60 15

E-mail: info@evrazoto.com; evrazoto@hotmail.com

Обращаться в НП «ЕврАзОТО» могут также и иностранные лица также пострадавшие от действий указанных производителей.



Пресс-релиз Европейской Комиссии:

Антимонопольное регулирование: [Европейская] Комиссия оштрафовала производителей грузовиков на € 2,93 млрд за участие в картеле

Брюссель, 19 июля 2016 г.

Европейская Комиссия установила, что MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco и DAF нарушили антимонопольное законодательство ЕС. Указанные производители грузовиков на протяжении 14 лет состояли в сговоре при определении цен на грузовики и при переходе на более строгие требования по выбросам. Комиссия наложила рекордный штраф в размере € 2 926 499 000.

MAN не оштрафован, поскольку Комиссией не подтверждено его прямое участие в картеле. Все компании признали свою причастность к сговору и согласились на урегулирование спора.

Член Комиссии по конкуренции Маргарет Вестагер заявила: *«Мы приняли знаковое решение по наложению рекордного штрафа за серьезное нарушение. В целом речь идет о 30 млн грузовиков на европейских дорогах, обеспечивающих 3/4 грузовых перевозок в Европе и играющих жизненно важную роль для европейской экономики. Является недопустимым то, что MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco и DAF, на которые приходится 9 из 10 средних и тяжелых грузовиков, произведенных в Европе, вступают картели вместо того, чтобы конкурировать между собой. В течение 14 лет они состояли в сговоре, касающемся цен и расходов на соблюдение экологических стандартов для клиентов. Это [решение] также является ясным сигналом для компаний, что картели не приемлемы».*

Грузовой дорожный транспорт является неотъемлемой частью европейского транспортного сектора и его конкурентоспособность зависит от цен на транспортные средства, используемые перевозчиками. Сегодняшнее решение имеет непосредственное значение для рынка средних (весом от 6 до 16 тонн) и тяжелых (весом более 16 тонн) грузовиков. Расследование Комиссии показало, что MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco и DAF участвовали в картеле в целях:

- **координации gross-цен** на средние и тяжелые грузовики в Европейском экономическом пространстве (ЕЭП). Гросс-цены представляют собой заводские цены на грузовые автомобили, определяемые производителями самостоятельно. Как правило, гросс-цены являются основой для ценообразования в отрасли грузовых автомобилей. Конечная стоимость, уплачивая покупателем, устанавливается путем дальнейших корректировок, совершаемых на государственном и местном уровнях;
- **согласования сроков внедрения новых технологий по борьбе с выбросами** для средних и тяжелых грузовиков в целях выполнения европейских стандартов по выбросам (переход с ЕВРО III на принятый сегодня ЕВРО IV);
- **компенсация издержек**, понесенных производителями в связи с переходом на более жесткие европейские требования по выбросам (переход с ЕВРО III на принятый сегодня ЕВРО IV).

Нарушения совершались на территории всего Европейского экономического пространства на протяжении 14 лет, начиная с 1997 по 2011 гг., когда Комиссия начала внезапные проверки компаний. В период с 1997 по 2004 проводились встречи на высоком менеджерском уровне, а также переговоры в кулуарах выставок или других мероприятий. Также проводились телефонные переговоры. Картель был создан в 2004 г. посредством объединения дочерних предприятий германских производителей, в рамках которого происходил электронный обмен данными.

Соответствие стандартам по выбросам

Сговор, выявленный Комиссией, касался новых технологий по борьбе с выбросами, соответствующих требованиям ЕВРО III – ЕВРО IV, а именно координации сроков внедрения таких технологий, а также компенсации расходов, понесенных в связи с введением новых стандартов. При этом сговор не был направлен на избежание или манипуляцию требованиями по соблюдению новых стандартов.

Расследование Комиссии не выявило в действиях картеля нарушений, направленных на уклонение от использования систем по борьбе с выбросами на автомобилях (широко известных как «нейтрализующие приборы»).

Сегодняшнее решение подчеркивает важность функционирования конкурентного рынка для содействия развитию и распространению экономически эффективных технологий с низким уровнем выбросов, что является одним из элементов перспективной Европейской стратегии по мобильности с низким уровнем выбросов.

Штрафы

Размер штрафов был установлен в соответствии с Принципами Комиссии по штрафам (2006).

При установлении размера штрафов Комиссия приняла во внимание понесенные покупателями расходы на покупку средних и тяжелых грузовиков в Европейском экономическом пространстве, а также серьезное значение совершенного правонарушения, рыночную стоимость акций, географию и длительность существования картеля.

В соответствии с Заявлением Комиссии 2006 г. (уменьшение ответственности за участие в картельном сговоре в обмен на сотрудничество) компания MAN получила полный иммунитет, что позволило ей избежать штрафа в размере € 1,2 млрд. Также за сотрудничество со следствием уменьшена ответственность Volvo/Renault, Daimler и Iveco. При уменьшении ответственности учитывалось время сотрудничества со следствием, а также то, в какой степени представленные доказательства помогли Комиссии доказать существование картеля.

В соответствии с Заявлением Комиссии 2008 г., Комиссия уменьшила ответственность участников картеля на 10%.

Таким образом, общий размер наложенных штрафов составил:

	Уменьшение ответственности по Заявлению 2006 г.	Уменьшение ответственности по Заявлению 2008 г.	Размер штрафа (€)
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
Всего			2 926 499 000

Предыстория

Статья 101 Договора о функционировании ЕС и статья 53 Соглашения о Европейском экономическом пространстве запрещает картели и другие ограничительные бизнес практики.

Расследование Комиссии началось с предоставления иммунитета MAN. В январе 2011 г. Комиссия осуществила внеочередную проверку.

Процедура урегулирования спора

Сегодня решение состоит из 21 пунктов, включающих введение процедур в отношении картелей с 2008 г. Согласно решению действия компаний признаются картельным сговором, в связи с чем они привлекаются к ответственности. Решение основано на Антимонопольном регламенте 1/2003 и позволяет Комиссии применять упрощенные и сокращенные процедуры. Это позволяет Комиссии принимать решения быстро и высвобождает ресурсы для работы с другими

картелями. Также это дает преимущества сторонам в части исполнения решения и сокращения размера штрафа на 10%.

Иски о возмещении убытки

Любое физическое или юридическое лицо, пострадавшее от описанного выше факта нарушения конкуренции, вправе обратиться в суд государства – члена ЕС и требовать возмещения убытков. Согласно практике Европейского Суда и Антимонопольному регламенту 1/2003 при рассмотрении дел в национальных судах, решение Комиссии является преюдициальным, формально признающим поведение виновных лиц незаконным. Требования о возмещении убытков могут быть заявлены вне зависимости от факта наложения штрафа Комиссией.

Имплементация Директивы о взыскании убытков в связи с нарушением антимонопольного законодательства в национальное законодательство стран – членов ЕС до 27 декабря 2016 г. упрощает порядок взыскания убытков для покупателей грузовиков.