



Kartellrecht: Kommission verhängt Geldbuße in Höhe von 2.93 Mrd. EUR gegen Lkw-Hersteller

Brüssel, 19. Juli 2016

Die Europäische Kommission hat festgestellt, dass MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF gegen die EU-Kartellvorschriften verstoßen haben. Die LKW-Hersteller hatten über 14 Jahre hinweg Verkaufspreise für Lastkraftwagen abgesprochen und die mit der Einhaltung der strengeren Emissionsvorschriften verbundenen Kosten in abgestimmter Form weitergegeben. Wegen dieser Verstöße verhängte die Kommission eine Rekordgeldbuße in Höhe von 2 926 499 000 EUR.

MAN wurde die Geldbuße erlassen, weil das Unternehmen als Kronzeuge die Kommission von dem Kartell in Kenntnis gesetzt hatte. Alle Unternehmen räumten ihre Kartellbeteiligung ein und stimmten einem Vergleich zu.

Zur Erläuterung des Kommissionsbeschlusses führte Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager aus: *„Heute haben wir mit der Verhängung von Rekordgeldbußen wegen eines schweren Kartellverstoßes ein Ausrufezeichen gesetzt. Insgesamt sind über 30 Millionen Lkw auf Europas Straßen unterwegs, die rund drei Viertel des Warenverkehrs auf dem Lande in Europa abwickeln und daher von großer wirtschaftlicher Bedeutung für Europa sind. Daher kann nicht hingenommen werden, dass MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF, die zusammen etwa neun von zehn der in Europa produzierten mittelschweren und schweren LKW stellen, untereinander ein Kartell bilden, anstatt miteinander zu konkurrieren. 14 Jahre lang haben sie Preise und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung von Umweltvorschriften an die Kunden abgesprochen. Unsere Botschaft ist klar: Kartelle haben in Europa keinen Platz.“*

Die Güterbeförderung über die Straße bildet einen wichtigen Teil des europäischen Verkehrssektors, und ihre Wettbewerbsfähigkeit wird durch den Preis der Lastkraftfahrzeuge, die die Spediteure einsetzen, unmittelbar beeinflusst. Von dem heutigen Beschluss betroffen sind insbesondere die Märkte für die Herstellung mittelschwerer (Nutzlast zwischen 6 und 16 Tonnen) und schwerer Lastkraftwagen (Nutzlast über 16 Tonnen). Wie die Untersuchung der Kommission ergab, hatten MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF ein Kartell gebildet, dem in Einzelnen Folgendes zur Last gelegt wird:

- **Koordinierung der Bruttolistenpreise** für mittelschwere und schwere Lastkraftwagen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR). Unter dem Bruttolistenpreis ist der Herstellerpreis ab Werk zu verstehen. Diese Bruttolistenpreise dienen als Grundlage für die Preisbildung in der Lkw-Industrie. Für den Endpreis, den der Käufer schließlich für einen Lkw zahlt, werden diese Bruttolistenpreise an nationale und lokale Gegebenheiten angepasst.
- **Absprache des Zeitplans für die Einführung von Emissionssenkungstechnologien** für mittlere und schwere Lastkraftwagen in Reaktion auf die zunehmend strengeren europäischen Emissionsnormen (von Euro III bis zur derzeit gültigen Euro VI-Emissionsklasse).
- **Weitergabe der Kosten für die Emissionssenkungstechnologien**, deren Einführung zur Einhaltung der zunehmend strengeren europäischen Emissionsnormen (von Euro III bis zur derzeit gültigen Euro VI-Emissionsklasse) erforderlich war, an die Kunden.

Das 1997 gegründete Kartell erstreckte sich auf den gesamten EWR und hielt 14 Jahre, bis die Kommission 2011 unangekündigte Nachprüfungen in den Geschäftsräumen der Unternehmen vornahm. Zwischen 1997 und 2004 verliefen die Absprachen unter den Mitgliedern der höchsten Führungsebene, wobei die Zusammenkünfte gelegentlich am Rande von Handelsmessen oder anderen Branchenveranstaltungen stattfanden. Hinzu kamen telefonische Kontakte. Ab 2004 wurde das Kartell über die deutschen Tochtergesellschaften der Lkw-Hersteller organisiert, und der Informationsaustausch vollzog sich generell auf elektronischem Wege.

Über die gesamten 14 Jahre hinweg kreisten die Absprachen um die gleichen Punkte: Anhebung der Bruttolistenpreise, Zeitplan für die Einführung neuer Emissionssenkungstechnik und Weitergabe der damit verbundenen Kosten an die Kunden.

Vor dem heutigen Beschluss war den Lkw-Herstellern [im November 2014](#) eine Mitteilung der

Beschwerdepunkte zugegangen. Im Zuge dieser Kartelluntersuchung wurde auch ein Verfahren gegen Scania eingeleitet. Da Scania nicht von diesem Vergleichsbeschluss erfasst wird, wird das Verfahren für dieses Unternehmen als reguläres Kartellverfahren (ohne Vergleich) weitergeführt.

Einhaltung von Emissionsnormen

Die von der Kommission aufgedeckten Kartellabsprachen betrafen neue Emissionssenkungstechniken, deren Einführung durch die Umweltnormen Euro III bis Euro VI erforderlich wurde. Dabei vereinbarten die Hersteller insbesondere den Zeitplan für die Einführung neuer Techniken zur Anpassung an die jeweiligen neuen Emissionsklassen und die Weitergabe der damit verbundenen Kosten an die Kunden. Das Kartell diente jedoch nicht dem Ziel, die Einhaltung der neuen Emissionsnormen zu vermeiden oder Emissionswerte zu manipulieren.

Einen Zusammenhang zwischen diesem Kartell und Versuchen oder Praktiken der Umgehung von Abgasreinigungsanlagen in bestimmten Kraftfahrzeugen (durch sogenannte Abschaltvorrichtungen) konnte die Kommission nicht feststellen.

Mit dem heutigen Beschluss wird deutlich, wie wichtig ein funktionierender, wettbewerbsbasierter Markt für die Entwicklung und den Einsatz kostengünstiger Emissionstechnik ist, die in der kommenden europäischen Strategie zur Förderung emissionsarmer Mobilität eine wichtige Rolle spielen soll.

Geldbußen

Die Geldbußen wurden nach den [Geldbußenleitlinien der Kommission von 2006](#) (siehe [Pressemitteilung](#) und [MEMO](#)).

Bei der Festsetzung der Geldbußen trug die Kommission dem Umsatz der beteiligten Unternehmen mit mittelschweren und schweren Lastkraftwagen im EWR, der Schwere des Verstoßes, dem hohen Marktanteil der beteiligten Unternehmen, der geografischen Reichweite des Kartells sowie seiner Dauer Rechnung.

Auf der Grundlage der [Kronzeugenregelung der Kommission von 2006](#) wurde MAN die Geldbuße, die etwa 1.2 Mrd. Euro betragen hätte, vollständig erlassen, da das Unternehmen die Kommission über die Existenz des Kartells informiert hatte. Die Geldbußen von Volvo/Renault, Daimler und Iveco wurden ermäßigt, um ihre Zusammenarbeit mit der Kommission bei den Ermittlungen zu berücksichtigen. Die Höhe der Ermäßigung richtet sich danach, wann die Unternehmen ihre Zusammenarbeit angeboten haben und inwiefern die von ihnen vorgelegten Beweismittel zum Nachweis des Kartells beigetragen haben.

Im Einklang mit ihrer [Mitteilung über Vergleichsverfahren von 2008](#) minderte die Kommission die Geldbußen aller Kartellmitglieder um 10 %, da die Unternehmen ihre Beteiligung am Kartell einräumten und die Verantwortung dafür übernahmen.

Insgesamt wurden folgende Geldbußen verhängt:

	Ermäßigung nach der Kronzeugenregelung	Ermäßigung nach der Mitteilung über Vergleichsverfahren	Geldbuße (in 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
Insgesamt			2 926 499 000

Hintergrund

Nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Artikel 53 des EWR-Abkommens sind Kartelle und andere wettbewerbswidrige Verhaltensweisen untersagt.

Die Kommission leitete die Untersuchung ein, als MAN unter Inanspruchnahme der Kronzeugenregelung die Existenz des Kartells offenlegte und einen Antrag auf Geldbußenerlass stellte. Im Januar 2011 hat die Kommission entsprechende Untersuchungen durchgeführt (siehe [MEMO/11/29](#)).

Sobald alle Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz vertraulicher Daten geklärt sind, werden weitere Informationen zu dieser Wettbewerbssache auf der [Website der Generaldirektion Wettbewerb](#) der Kommission im öffentlich zugänglichen [Register](#) unter der Nummer [39824](#) veröffentlicht.

Weitere Informationen über die Maßnahmen der Kommission gegen Kartelle finden sich auf ihrer

[Website unter der Rubrik Kartelle](#). Dort abrufbar ist auch eine [Liste der zehn höchsten Kartell-Geldbußen](#) je Fall. Über neue Beschlüsse im Bereich Wettbewerbspolitik informiert der elektronische Anzeiger [Competition weekly e-News](#).

Das Vergleichsverfahren

Mit dem heutigen Beschluss wird der 21. Vergleich seit der Einführung dieses Verfahrens für Kartelle im Juni 2008 (siehe [Pressemitteilung](#) und [MEMO](#)) geschlossen. In einem Vergleich erkennen Unternehmen an, dass sie an einem Kartell beteiligt waren, und übernehmen die Verantwortung dafür. Dann kann die Kommission auf der Grundlage der [Kartellverordnung 1/2003](#) ein einfacheres und kürzeres Verfahren anwenden. So kann die Kommission Kartellsachen rascher abschließen, wodurch Ressourcen für die Bearbeitung anderer Fälle frei werden. Auch für die Unternehmen ist ein Vergleich vorteilhaft: sie können schneller mit einem Beschluss rechnen und zahlen eine um 10 % verringerte Geldbuße.

Schadensersatzklagen

Alle Personen und Unternehmen, die durch das beschriebene wettbewerbswidrige Verhalten geschädigt wurden, können vor den Gerichten der Mitgliedstaaten auf Schadensersatz klagen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union und der Verordnung 1/2003 des Rates gelten Kommissionsbeschlüsse in Gerichtsverfahren vor einzelstaatlichen Gerichten als rechtskräftiger Nachweis dafür, dass das Verhalten stattgefunden hat und gegen geltendes Recht verstoßen hat. Selbst wenn die Kommission gegen die betreffenden Unternehmen Geldbußen verhängt hat, kann Schadensersatz gewährt werden. Die von der Kommission verhängte Geldbuße wird dabei nicht mindernd angerechnet.

Die [Richtlinie über Schadensersatzklagen](#) wegen Kartellrechtsverstößen, die die Mitgliedstaaten bis zum 27. Dezember 2016 in nationales Recht umsetzen müssen, [macht es für die Opfer von Kartellrechtsverstößen einfacher, Schadensersatz durchzusetzen](#). Weitere Informationen über Schadensersatzklagen wegen Kartellrechtsverstößen sowie einen praktischen Leitfaden zur Ermittlung des Schadensumfangs finden Sie [hier](#).

IP/16/2582

Kontakt für die Medien:

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

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

Kontakt für die Öffentlichkeit: [Europe Direct](#) – telefonisch unter [00 800 67 89 10 11](#) oder per [E-Mail](#)