

EU-kommissionen utdömde rekordböter på 2,9 miljarder euro för lastbilskartell

Elisabeth Eklund / Partner
Nafsika Karavida / Senior Associate

EU-kommissionen ("Kommissionen") beslutade den 19 juli i år att ålägga fyra lastbilstillverkare att betala böter om 2,9 miljarder euro (motsvarande ca 28 miljarder kronor), vilket är det högsta bötesbelopp som Kommissionen någonsin har dömt ut för en kartell. Bolagen som omfattas av Kommissionens beslut – som är en del av en uppgörelse med tillverkarna – är MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco och DAF. Lastbilstillverkarna har bötfällts för sin medverkan i en kartell där de under 14 års tid hade kommit överens om priser på lastbilar, tidpunkten för introduceringen av ny utsläppsteknologi på marknaden och att överföra kostnaden för den nya utsläppsteknologin på kunder och konsumenter. MAN, som annars hade fått betala de enskilt högsta böterna om 1,2 miljarder euro, slapp helt undan böter genom en s.k. eftergiftsansökan (eng. leniency) och kunde därmed åtnjuta de s.k. eftergiftsreglerna som innebär bötesbefrielse för en kartellmedlem som anmäler en kartell.

Kort om kartellen

Kartellen, som pågick under åren 1997-2011 i hela EES-området, genomfördes genom att seniora företrädare från bolagen träffades. Ibland hölls mötena i samband med olika branschkonferenser. Parterna kom även överens per telefon och mail. Vid de aktuella mötena kom bolagen överens om priser på lastbilar, tidpunkten för introduceringen av ny utsläppsteknologi på marknaden och att överföra kostnaden för den nya utsläppsteknologin på kunder och konsumenter.

Hur har Kommissionen resonerat när den har kommit fram till det rekordhöga beloppet?

Beslutet är anmärkningsvärt på grund av det höga beloppet, detta särskilt med tanke på att beslutet är en del av en uppgörelse med Kommissionen där de aktuella

bolagen, efter att MAN hade varit först med att avslöja kartellen, har erkänt sin medverkan och i belöning fått 10 % rabatt på bötesbeloppen.

Kommissionen tillämpar riktlinjer för bötesbeloppens storlek när den bedömer hur stora böter som ska åläggas för en kartellöverträdelse. Maxbeloppet är 10 % av koncernens omsättning i världen. Storleken på böterna påverkas t.ex. av hur länge det otillåtna samarbetet har pågått, hur många marknader och därigenom kunder och konsumenter som har berörts av kartellen och andra omständigheter som överträdelsens art och allvar. Därutöver finns vissa förmildrande och försvårande omständigheter. Exempel på förmildrande omständigheter är att ett företags deltagande i kartellen har varit mycket begränsat t.ex. genom att företaget i praktiken inte tillämpat de konkurrensbegränsningar som medlemmarna i kartellen kommit överens om eller om företagets deltagande har varit begränsat till en kort period. Exempel på försvårande omständigheter är att ett företag fortsätter med eller upprepar en identisk eller liknande överträdelse efter det att Kommissionen har konstaterat att företaget brutit mot konkurrensreglerna. Andra exempel på försvårande omständigheter är om ett företag vägrar samarbeta eller hindrar Kommissionens undersökning, att ett företag har haft en ledande roll eller tagit initiativet till överträdelsen ifråga. Syftet är självklart att de drakoniska bötesbeloppen ska ha en avskräckande effekt på företag som funderar på att bilda karteller. Margrethe Vestager, som är EU-kommissionär för Kommissionens Generaldirektorat för konkurrens, angav i ett pressmeddelande, vilket får tolkas som ett skäl för rekordbeloppet, att EU har över 30 miljoner lastbilar som står för tre fjärdedelar av samtliga godstransporter på land och att de aktuella lastbilstillverkarna står för ca nio av tio av varje producerad medeltung och tung lastbil i Europa.

Hon pekade också på den långa tid, 14 år, som kartellen pågick. Kommissionen är (ö)känd för sina kartellböter: 2012 bötfälldes t.ex. sju teknikföretag (bl.a. Samsung, Philips och Panasonic) till sammanlagt 1,47 miljarder euro och 2008 ålades fyra tillverkare av bilglasrutor att betala sammanlagt 1,35 miljarder Euro. Även många nationella konkurrensmyndigheter och domstolar har dömt ut mycket höga böter.

Kommissionens beslut kan överklagas till EU-domstolen. Att överklaga ett beslut som har tagits inom ramen för ett förlikningsförfarande som det här är frågan om är dock ovanligt, vilket kan förklaras av att parterna har erkänt sin medverkan och de omständigheter som beslutet grundas på. Bötesbeloppen för kartellen som helhet kan även komma att bli än större; en parallell utredning pågår i förhållande till Scania som också är misstänkt för deltagande i samma kartell men som har valt att inte acceptera ett förlikningsförfarande.

Möjligt att slippa böter – leniency/eftergift

Kommissionen (och även Konkurrensverket och andra nationella konkurrensmyndigheter) tillhandahåller en möjlighet för företag som har medverkat i en kartell att få immunitet och därigenom slippa böter helt och hållet. Syftet med reglerna är att kunna identifiera karteller, vilka till sin natur ofta är hemliga och därmed svårupptäckta. För att tilldelas immunitet krävs att företaget medverkar i ett s.k. leniency-förfarande (Konkurrensverkets motsvarighet är ett eftergiftsförfarande). I ett leniency-förfarande ska företaget i fråga inkomma med upplysningar och bevismaterial som ger Kommissionen möjlighet att konstatera en överträdelse av kartellbestämmelserna. Sådan information innefattar bl.a. en detaljerad beskrivning av den misstänkta kartellen, dess mål, aktiviteter och arbetsmetoder. Information ska även ges om den berörda produkten eller tjänsten som kartellen avser, kartellens geografiska omfattning, varaktighet och en uppskattning av de marknadsvolymerna som har påverkats av den misstänkta kartellen. Vidare ska företaget ange specifika datum, platser, innehåll och deltagare vad gäller misstänkta kartellkontakter. En annan fördel för ett företag som deltar i ett leniency-förfarande är att Kommissionen i sådana fall endast publicerar ett kortfattat beslut (istället för ett långt, detaljerat beslut) vilket inte i samma utsträckning kan användas som grund av företag som efter kartellens konstaterande vill söka skadestånd av den f.d. kartellmedlemmen. Även inom ramen för uppgörelser nöjer sig Kommissionen med att utfärda kortfattade beslut. Kommissionens leniency-program, som är infört med inspiration av hur systemet ser ut i USA, har rönt stor framgång och i stort sett alla stora karteller som avslöjats under de senaste åren har avslöjats p.g.a. leniency-ansökningar. I Sverige har eftergiftssystemet inte alls haft

någon större påverkan så här långt men flera svenska företag har berörts av leniency-ansökningar som har gjorts i europeiska karteller. För missbruk av dominerande ställning där endast ett företag gör sig skyldig till en konkurrensbegränsning är det däremot inte möjligt med en eftergiftsansökan utan där är konkurrensmyndigheterna beroende av tips från de som är utsatta för missbruket i fråga eller andra berörda.

Vad kan vi förvänta oss i framtiden av Kommissionen och de nationella konkurrensmyndigheterna?

Beslutet visar tydligt att Kommissionen även fortsättningsvis ser extremt allvarligt på kartellers negativa inverkan på konkurrensen och därigenom på priser, innovation och utveckling. Att en del av informationen som utbyttts har skett i samband med branschföreningsmöten visar också på vikten av att företag har riktlinjer på plats för sådant deltagande (dvs. vad företagets representanter får respektive inte får diskutera, vikten av att deltagarna får en agenda inför sådana branschträffar och hur representanterna ska agera om en annan deltagare bryter mot konkurrensrättsreglerna) samt att företagen följer dessa. Beslutet visar tydligt att Kommissionen är beredd att "ta i med hårdhandskarna" mot kartellöverträdelser. Det är möjligt att rekordboten innebär ett trendbrott där vi kan förvänta oss en avsevärt högre nivå av de redan mycket höga böterna som Kommissionen har gjort sig känd för i kartellsammanhang. Framtiden får även utvisa om beslutet kommer att ha någon påverkan på bötesnivåerna som de olika EU-medlemsstaternas nationella konkurrensmyndigheter ålägger företag som medverkar i karteller. Vidare visar beslutet hur mycket pengar som står på spel för den som överväger att ge in en leniency-ansökan och att karteller inte längre är så svårupptäckta som de en gång i tiden var vilket klart ökar riskerna för de involverade företagen.

Sannolikt har nu de inblandade lastbilsjättarna en rad skadeståndsprocesser och skadeståndsuppgörelser att vänta med de kunder som har drabbats ekonomiskt av kartellen och det är även något som Kommissionen uppmanar till i sitt pressmeddelande. Antalet skadeståndsprocesser på konkurrensrättslig grund får förövrigt förväntas öka under de kommande åren. Kommissionen tog 2014 initiativ till att harmonisera möjligheterna till konkurrensrättsligt skadestånd i hela EU och senast den 27 december 2016 ska medlemsstaterna ha infört nya regler. I Sverige föreslås införandet av en helt ny konkurrensskadelag. Möjligheterna för företag som har drabbats av ett konkurrensbegränsande agerande att få ekonomisk kompensation får därför antas öka i framtiden, samtidigt som detta innebär ökade risker för de företag som överträder reglerna, vid sidan av mycket höga bötesbelopp.