Ammende della Commissione ai costruttori di automobili e alle associazioni

Lingue disponibili: Tedesco

COMUNICATO STAMPA Apr 1, 2025 Bruxelles 7 min di lettura

La Commissione infligge ammende per 458 milioni di euro ai costruttori di automobili e alle associazioni per il cartello del riciclaggio dei veicoli fuori uso

CONTENUTI DELLA PAGINA
In alto
Citazioni
Temi correlati
PDF stampabile
Contatti per i media

La Commissione ha inflitto ammende per un totale di circa **458 milioni di euro** a **15 grandi costruttori di automobili e all'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA)** per aver partecipato a un cartello di lunga durata relativo al riciclaggio dei veicoli fuori uso. Mercedes-Benz non è stata sanzionata con un'ammenda, in quanto ha rivelato il cartello alla Commissione nell'ambito del programma di trattamento favorevole. Tutte le aziende hanno ammesso il loro coinvolgimento nel cartello e hanno accettato di risolvere il caso.

Un **veicolo fuori uso ("ELV") è un'auto** che non è più adatta all'uso, a causa dell'età, dell'usura o di danni. Questi veicoli vengono smontati e lavorati per il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento.

L'obiettivo è ridurre al minimo gli sprechi e recuperare materiali preziosi come metallo, plastica e vetro. Per sostenere ulteriormente l'ambizione dell'UE in materia di decarbonizzazione e riciclaggio, oggi la Commissione ha proposto una misura di flessibilità per aiutare i produttori a rispettare le loro $_2$ obiettivi di emissione tra il 2025 e il 2027 per le autovetture e i furgoni nuovi. Ha inoltre proposto, nell'ambito della revisione intermedia della politica di coesione dell'UE, di finanziare incentivi per la realizzazione di infrastrutture di ricarica. Infine, la Commissione ha avviato un'indagine conoscitiva sulle modalità di approvvigionamento e riciclaggio di determinate materie prime critiche da parte delle imprese europee, al fine di sostenere una maggiore cooperazione industriale in questo settore, in linea con le norme dell'UE in materia di concorrenza.

Sull'infrazione

Dall'indagine della Commissione è emerso che, per oltre 15 anni, 16 grandi costruttori di automobili (tra cui Mercedes, che non è stata multata) e l'ACEA hanno

concluso **accordi anticoncorrenziali** e adottato **pratiche concordate** relative al riciclaggio dei veicoli fuori uso.

In particolare, la Commissione ha constatato che le parti erano colluse su due aspetti:

- hanno accettato di non pagare i demolitori di auto per il trattamento dei veicoli fuori uso. In particolare, hanno convenuto di considerare il riciclaggio dei veicoli fuori uso come un'attività sufficientemente redditizia e quindi di non remunerare i demolitori di automobili per i loro servizi (la cosiddetta strategia "a costo zero"). Le aziende hanno inoltre condiviso informazioni commercialmente sensibili sui loro accordi individuali con i demolitori di auto e hanno coordinato il loro comportamento nei confronti dei demolitori;
- Hanno convenuto di non promuovere la quantità di veicoli fuori uso che può essere riciclata, recuperata e riutilizzata e la quantità di materiale riciclato utilizzata nelle nuove autovetture. L'obiettivo era quello di evitare che i consumatori prendessero in considerazione le informazioni sul riciclaggio quando sceglievano un'auto, il che avrebbe potuto ridurre la pressione sulle aziende per andare oltre i requisiti legali.

Ai sensi della direttiva 2000/53/CE sui veicoli fuori uso, l'ultimo proprietario di un veicolo fuori uso deve essere in grado di smaltirlo gratuitamente presso un demolitore e, se necessario, i costruttori di automobili sono tenuti a sostenere i costi. Inoltre, i consumatori sono tenuti a essere informati sulle prestazioni di riciclaggio delle autovetture nuove.

Dall'indagine è emerso che l'ACEA era il facilitatore del cartello, avendo organizzato numerose riunioni e contatti tra i costruttori di automobili coinvolti nel cartello.

L'indagine della Commissione ha rivelato l'esistenza di **un'infrazione unica e continuata** nello Spazio economico europeo («SEE»), durata oltre 15 anni, **dal 29 maggio 2002 al 4 settembre 2017**. La tabella seguente illustra in dettaglio le imprese coinvolte nell'infrazione e la durata del coinvolgimento di ciascuna di esse:

Società	**Inizio**	**Fine**
BMW	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Guado	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Honda	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Hyundai / Kia	2 marzo 2006	4 Settembre 2017
Jaguar Land Rover	23 settembre 2008	4 Settembre 2017
- Tata come genitore	23 settembre 2008	4 Settembre 2017
Mazda	13 settembre 2006	4 Settembre 2017
- Ford come genitore	13 settembre 2006	18 novembre 2008
Mercedes Benz	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Mitsubishi	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Opel	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
- General Motors come capogruppo	10 luglio 2009	31 luglio 2017
Renault / Nissan	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Stellantis	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Suzuki	29 maggio 2002	4 Settembre 2017

Toyota	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Volkswagen	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
Volvo	29 maggio 2002	4 Settembre 2017
- Ford come genitore	29 maggio 2002	2 agosto 2010
- Geely nel ruolo del genitore	3 agosto 2010	4 Settembre 2017
ACEA	29 maggio 2002	4 Settembre 2017

La Commissione ha coordinato la sua indagine con l'Autorità britannica garante della concorrenza e dei mercati («CMA»). Oggi la CMA ha inoltre adottato una decisione relativa alla stessa pratica per le violazioni del diritto della concorrenza del Regno Unito.

Scopi

Le ammende sono state fissate sulla base degli orientamenti della Commissione del 2006 in materia di ammende. Nel fissare le ammende, la Commissione ha tenuto conto di vari elementi, tra cui il numero di autovetture interessate dall'infrazione, la natura dell'infrazione, la sua portata geografica e la sua durata. Nel fissare l'ammenda, la Commissione ha tenuto conto anche del minore coinvolgimento nell'infrazione di Honda, Mazda, Mitsubishi e Suzuki. Ha inoltre concesso una riduzione a Renault, in quanto le prove dimostravano che Renault aveva esplicitamente chiesto una deroga all'accordo di non pubblicizzare l'uso di materiale riciclato nelle nuove autovetture.

Quattro società hanno collaborato con la Commissione nell'ambito del programma di trattamento favorevole:

- **Mercedes-Benz** ha ricevuto **l'immunità totale** per aver rivelato il cartello, evitando una multa di circa 35 milioni di euro;
- **Stellantis (compresa Opel), Mitsubishi e Ford** hanno beneficiato di una riduzione dell'ammenda per la loro collaborazione con la Commissione. L'importo della riduzione concessa dipende dai tempi della loro collaborazione e dagli elementi di prova forniti per dimostrare l'esistenza del cartello. Tutti e tre hanno beneficiato della riduzione massima prevista dalla comunicazione sul trattamento favorevole in caso di più richiedenti il trattamento favorevole.

Inoltre, ai sensi della comunicazione sulla transazione del 2008, la Commissione ha applicato una riduzione del 10% delle ammende a tutte le parti, in quanto queste hanno riconosciuto la loro partecipazione al cartello e la loro responsabilità.

La multa di ACEA, per il suo ruolo di facilitatore, è fissata in un'unica soluzione. La multa tiene conto del fatto che tutte le case automobilistiche, che sono membri di ACEA, sono state multate individualmente.

La ripartizione delle ammende inflitte a ciascuna parte è la seguente:

Società	**Riduzione ai sensi della comunicazione sul trattamento favorevole**	**Fine**
Mercedes-Benz	100%	0 €
Stellantis	50%	74 934 000 euro
Mitsubishi	30%	4 150 000 euro
Guado	20%	41 462

		000 euro
BMW		24 587 000 euro
Honda		5 040 000 euro
Hyundai / Kia		11 950 000 euro
Jaguar Land Rover / Tata		1 637 000 euro
Mazda		5 006 000 €
- di cui in solido con Ford		1 034 000 euro
Renault / Nissan		81 461 000 euro
Opel	50%	24 530 000 euro
- di cui in solido con GM		13 659 000 euro
Solo GM		17 075 000 euro
Suzuki		5 471 000 euro
Toyota		23 553 000 euro
Volkswagen		127 696 000 euro
Volvo		8 890 000 euro
- di cui in solido con Ford		3 901 000 euro
- di cui in solido con Geely		4 419 000 euro

ACEA		500 000 euro

Sfondo

L'articolo 101 del TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE vietano gli accordi e le altre pratiche commerciali restrittive che possono pregiudicare gli scambi e impedire o limitare la concorrenza all'interno del mercato unico.

L'indagine della Commissione è stata avviata a seguito di una domanda presentata da Mercedes-Benz nel settembre 2019 ai sensi della comunicazione sulla cooperazione della Commissione del 2006. A ciò hanno fatto seguito, dopo le ispezioni del marzo 2022, le successive domande di trattamento favorevole presentate da Stellantis, Mitsubishi e Ford.

Maggiori informazioni su questo caso saranno disponibili con il numero AT.40669 nel registro pubblico dei casi sul sito web della Commissione dedicato alla concorrenza, una volta risolte le questioni di riservatezza. Per ulteriori informazioni sull'azione della Commissione contro i cartelli, consultare il sito web sui cartelli.

La procedura di transazione

La procedura di transazione dei cartelli è stata introdotta nel giugno 2008. In un accordo transattivo tra cartelli, le parti riconoscono la loro partecipazione a un cartello e la loro responsabilità per esso. Esse accettano inoltre l'importo massimo dell'ammenda che la Commissione intende infliggere. Gli accordi transattivi tra i cartelli si basano sul regolamento (CE) n. 1/2003 e consentono alla Commissione di applicare una procedura semplificata e abbreviata. Ciò va a vantaggio dei consumatori e dei contribuenti in quanto riduce i costi. Ne beneficia anche l'applicazione delle norme antitrust, in quanto libera risorse. Infine, le parti stesse beneficiano in termini di decisioni più rapide e di una riduzione del 10% delle ammende. La decisione odierna è il **43° accordo** dall'introduzione di questa procedura per i cartelli.

Programma di trattamento favorevole

Il programma di trattamento favorevole della Commissione offre alle imprese l'opportunità di rivelare la loro partecipazione a un cartello e di cooperare con la Commissione nel corso di un'indagine. Chi ottiene il trattamento favorevole eviterà completamente un'ammenda potenzialmente elevata o ne riceverà una riduzione sostanziale. Ulteriori informazioni sul programma di trattamento favorevole della Commissione, compreso un documento relativo alle domande frequenti, sono disponibili qui.

Strumento per gli informatori

La Commissione ha istituito uno strumento per rendere più facile per i cittadini o le imprese segnalare comportamenti anticoncorrenziali, mantenendo nel contempo l'anonimato. Questo strumento protegge l'anonimato degli informatori attraverso un sistema di messaggistica crittografata appositamente progettato che consente comunicazioni bidirezionali. Lo strumento è accessibile tramite questo link.

Azione di risarcimento danni

Qualsiasi persona o impresa colpita dal comportamento anticoncorrenziale descritto nel presente caso può adire i tribunali degli Stati membri e chiedere il risarcimento dei danni. La giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea e il regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio confermano che, nelle cause dinanzi ai giudici nazionali, una decisione della Commissione costituisce una prova vincolante del fatto che il comportamento ha avuto luogo ed è stato illegale. Anche se la Commissione ha inflitto un'ammenda alle imprese interessate, i tribunali nazionali possono concedere un risarcimento danni senza essere ridotti a causa dell'ammenda della Commissione.

La direttiva sul risarcimento del danno per violazione delle norme antitrust rende più facile per le vittime di pratiche anticoncorrenziali ottenere il risarcimento dei danni. Ulteriori informazioni sulle azioni di risarcimento del danno per violazione delle norme antitrust, compresa una guida pratica su come quantificare il danno causato dalle norme antitrust, sono disponibili qui.

Citazioni

Oggi abbiamo intrapreso un'azione decisa contro le aziende che hanno colluso per impedire la concorrenza sul riciclaggio. Questi costruttori di automobili si sono coordinati per oltre 15 anni per evitare di pagare per i servizi di riciclaggio, accettando di non competere tra loro sulla pubblicità della misura in cui le loro auto potevano essere riciclate e accettando di tacere sui materiali riciclati utilizzati nelle loro nuove auto. Non tollereremo cartelli di alcun tipo, compresi quelli che sopprimono la consapevolezza dei clienti e la domanda di prodotti più rispettosi dell'ambiente. Il riciclo di alta qualità in settori chiave come quello automobilistico sarà fondamentale per raggiungere i nostri obiettivi di economia circolare, non solo per ridurre i rifiuti e le emissioni, ma anche per ridurre le dipendenze, abbassare i costi di produzione e creare un modello industriale più sostenibile e competitivo in Europa.
Teresa Ribera, Vicepresidente esecutiva per una transizione pulita, giusta e competitiva