



Kartellrecht: Kommission verhängt Geldbußen von 875 Mio. EUR gegen Automobilhersteller wegen Beschränkung des Wettbewerbs bei der Abgasreinigung neuer Diesel-Pkw

Brüssel, 8. Juli 2021

Die Europäische Kommission hat festgestellt, dass Daimler, BMW und der Volkswagen-Konzern (Volkswagen, Audi und Porsche) durch Absprachen über die technische Entwicklung im Bereich der Stickoxidreinigung gegen die EU-Kartellrechtsvorschriften verstoßen haben. Die Kommission hat gegen sie Geldbußen in Höhe von 875 189 000 EUR verhängt. Daimler wurde die Geldbuße erlassen, weil das Unternehmen die Kommission von dem Kartell in Kenntnis gesetzt hatte. Alle Unternehmen haben ihre Kartellbeteiligung eingeräumt und einem Vergleich zugestimmt.

Die für Wettbewerbspolitik zuständige Exekutiv-Vizepräsidentin der Kommission Margrethe **Vestager** erklärte dazu: *„Die fünf Automobilhersteller Daimler, BMW, Volkswagen, Audi und Porsche verfügten über die Technologie, mit der sich die schädlichen Emissionen über die Vorgaben der EU-Abgasnormen hinaus reduzieren ließen. Sie haben aber einen Wettbewerb darüber vermieden, das volle Potential dieser Technologie zu nutzen, um besser zu reinigen als vom Gesetz vorgesehen. Somit ist der heutige Beschluss ein Beispiel dafür, was passieren kann, wenn eine eigentlich legitime technische Zusammenarbeit schiefgelaufen ist. Wir dulden es nicht, wenn Unternehmen Absprachen treffen, die gegen das EU-Kartellrecht verstoßen. Wettbewerb und Innovation zur Minderung der durch den Pkw-Verkehr verursachten Umweltbelastung sind von entscheidender Bedeutung, damit Europa die ehrgeizigen Ziele des Grünen Deals erreichen kann. Dieser Beschluss zeigt, dass wir entschieden gegen alle Formen von Kartellrechtsverstößen vorgehen werden, die dieses Ziel gefährden.“*

Die Automobilhersteller hatten regelmäßig Fachtreffen abgehalten, bei denen sie über die Entwicklung der SCR-Technologie (die englische Abkürzung „SCR“ steht im Deutschen für den Begriff „selektive katalytische Reduktion“) berieten, mit der schädliche Stickoxidemissionen („NO_x-Emissionen“) von Diesel-PKw durch die Einspritzung von Harnstoff („AdBlue“) in den Abgasstrom beseitigt werden können. Bei diesen Zusammenkünften verständigten sich die Automobilhersteller über einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren darauf, nicht miteinander um eine über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Abgasreinigung zu konkurrieren, obwohl die dafür benötigte Technologie zur Verfügung stand.

Konkret legten Daimler, BMW und der Volkswagen-Konzern die Größen der AdBlue-Tanks und die Reichweiten fest und erreichten ein gemeinsames Verständnis zum zu erwartenden durchschnittlichen AdBlue-Verbrauch. Außerdem tauschten sie sensible Informationen zu diesen Aspekten aus. Dadurch beseitigten sie die Ungewissheit, die mit ihrem künftigen Marktverhalten in Bezug auf eine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Reinigung der NO_x-Emissionen (sogenannte „Übererfüllung“) und die AdBlue-Nachfüll-Reichweiten verbunden war.

Damit schränkten sie den Wettbewerb um für Kunden relevante Produktmerkmale ein.

Dieses Verhalten stellt eine bezweckte Zuwiderhandlung in Form einer Einschränkung der technischen Entwicklung dar, eine Art der Zuwiderhandlung, die in Artikel 101 Absatz 1 Buchstabe b des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Artikel 53 Absatz 1 Buchstabe b des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ausdrücklich genannt ist.

Die Zuwiderhandlung dauerte vom 25. Juni 2009 bis zum 1. Oktober 2014.

Geldbußen

Die Geldbußen wurden auf der Grundlage der [Leitlinien der Kommission zur Festsetzung von Geldbußen aus dem Jahr 2006](#) (siehe auch [MEMO](#)) festgesetzt.

Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbußen berücksichtigte die Kommission den Umsatz, den die Kartellteilnehmer im EWR im Jahr 2013 (dem letzten vollständigen Jahr der Zuwiderhandlung) mit dem Verkauf von mit SCR-Systemen ausgestatteten Diesel-Pkw erzielt haben, die Schwere sowie den

geografischen Umfang der Zuwiderhandlung.

Weil dies das erste Mal war, dass die Kommission einen Kartellverbotsbeschluss erlassen hat, der sich allein auf eine Beschränkung der technischen Entwicklung und nicht auf Preisfestsetzung, Marktaufteilung oder Kundenzuteilung bezieht, wurde allen beteiligten Unternehmen eine zusätzliche Ermäßigung der Geldbuße gewährt. Die Höhe der Ermäßigung (20 %) trägt dem Umstand Rechnung, dass diese Art von Verhalten nach Artikel 101 Absatz 1 Buchstabe b AEUV ausdrücklich verboten ist.

Auf der Grundlage der [Kronzeugenregelung der Kommission aus dem Jahr 2006](#) ergeben sich folgende Geldbußen:

- Daimler wurde die Geldbuße, die ansonsten insgesamt rund 727 Mio. EUR betragen hätte, vollständig erlassen.
- Dem Volkswagen-Konzern wurde gemäß der Kronzeugenregelung von 2006 eine Ermäßigung der Geldbuße gewährt. Die Höhe der Ermäßigung berücksichtigt den Zeitpunkt der Kooperation und inwieweit die vom Volkswagen Konzern vorgelegten Beweismittel zum Nachweis des Kartells beigetragen haben.

Darüber hinaus reduzierte die Kommission die gegen alle beteiligten Unternehmen verhängten Geldbußen auf Basis ihrer [Mitteilung über Vergleichsverfahren aus dem Jahr 2008](#) um 10 %, da die Unternehmen ihre Beteiligung an dem Kartell eingeräumt und die Verantwortung dafür übernommen haben.

Gegen die einzelnen Unternehmen wurden folgende Geldbußen verhängt:

	Ermäßigung auf Basis der Kronzeugenregelung	Ermäßigung wegen des Vergleichs	Endgültiger Betrag
DAIMLER	100 %	10 %	0 €
VOLKSWAGEN- KONZERN	45 %	10 %	502 362 000 €
BMW	0 %	10 %	372 827 000 €

Hintergrund

Diese Kartelluntersuchung ist ein Beispiel dafür, wie die Durchsetzung des Wettbewerbsrechts zur Verwirklichung des Grünen Deals beitragen kann, indem sie dafür sorgt, dass unsere Märkte effizient, fair und innovativ bleiben. Innovation ist von entscheidender Bedeutung, damit Europa die ehrgeizigen Ziele des Grünen Deals erreichen kann, und für eine rege Innovationstätigkeit bedarf es eines lebhaften Wettbewerbs.

Diese kartellrechtliche Untersuchung ist von anderen Untersuchungen zu unterscheiden, darunter insbesondere die Ermittlungen von Staatsanwaltschaften und Behörden gegen Automobilhersteller wegen der Verwendung illegaler Abschalteinrichtungen zur Manipulation von Abgastests. Es gibt keine Hinweise darauf, dass die Parteien Absprachen über die Verwendung illegaler Abschalteinrichtungen zur Manipulation von Abgastests getroffen haben.

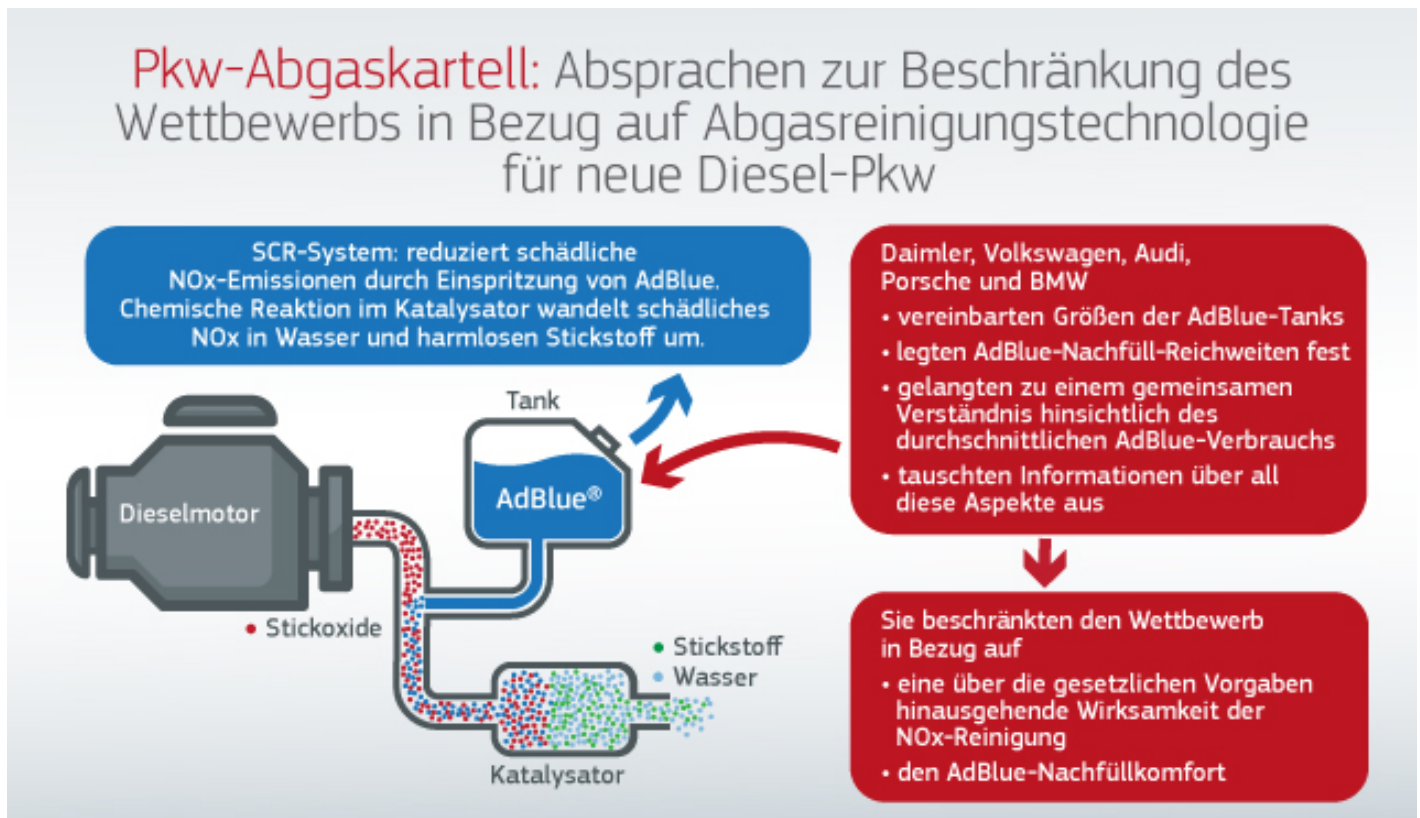
Im vorliegenden Kartellverfahren hat die Kommission keine Feststellungen darüber getroffen, ob die Pkw-Hersteller die einschlägigen EU-Abgasnormen eingehalten oder übererfüllt haben.

Dies ist das erste Mal, dass die Kommission zu dem Schluss gelangt ist, dass Absprachen über die technische Entwicklung ein Kartell darstellen. Deshalb hat die Kommission den beteiligten Unternehmen Hinweise dazu gegeben, welche Aspekte ihrer Zusammenarbeit in Bezug auf SCR-Systeme keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken aufwerfen – etwa die Standardisierung des AdBlue-Einfüllstutzens, Gespräche über Qualitätsnormen für AdBlue oder die gemeinsame Entwicklung einer Software-Plattform für die AdBlue-Dosierung.

Im [April 2019](#) erließ die Kommission im Rahmen des ordentlichen Verfahrens eine Mitteilung der Beschwerdepunkte gegen Daimler, BMW und den Volkswagen-Konzern, die sich auf ihre technische Zusammenarbeit im Bereich der Entwicklung von SCR-Systemen für neue Diesel-Pkw und auf Ottopartikelfilter (OPF) zur Verringerung der in den Abgasen neuer Pkw mit Direkteinspritzung

enthaltenen schädlichen Partikelemissionen bezog. Im Februar 2021 wurde der Fall vom ordentlichen Verfahren in das Vergleichsverfahren überführt.

Die Kommission beschloss, den auf OPF bezogenen Aspekt nicht weiterzuverfolgen, weil sie zu der Auffassung gelangt war, dass ihr für den Nachweis einer diesbezüglichen Zuwiderhandlung keine ausreichenden Beweise vorlagen.



Hintergrundinformationen zum Verfahren

Nach [Artikel 101](#) Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens sind Kartelle und andere wettbewerbswidrige Verhaltensweisen einschließlich Einschränkungen der technischen Entwicklung verboten.

Die Kommission leitete die Untersuchung in diesem Fall ein, nachdem Daimler auf der Grundlage der [Kronzeugenregelung von 2006](#) einen Antrag auf Geldbußenerlass gestellt hatte. Später beantragte der Volkswagen-Konzern eine Geldbußenermäßigung.

Wenn Unternehmen wegen Zuwiderhandlungen gegen die EU-Kartellvorschriften Geldbußen zahlen müssen, fließen diese als nicht zweckgebundene Mittel in den Gesamthaushalt der EU ein. Dadurch sinken die Beiträge der Mitgliedstaaten zum EU-Haushalt im darauffolgenden Jahr um den entsprechenden Betrag. Die Geldbußen tragen daher zur Finanzierung der EU bei und entlasten die Steuerzahler. Gemäß Artikel 141 Absatz 2 des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU liegt bei dieser Sache eine „fortdauernde Zuständigkeit“ vor. Daher erstattet die EU dem Vereinigten Königreich seinen Anteil an der Geldbuße, sobald diese Geldbuße rechtskräftig geworden ist. Die Einziehung der Geldbußen, die Berechnung des Anteils des Vereinigten Königreichs und die Erstattung werden von der Kommission vorgenommen.

Sobald alle Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz vertraulicher Daten geklärt sind, werden weitere Informationen zu diesem Kartellfall unter der Nummer AT.40178 im öffentlich zugänglichen [Register](#) auf der Website der Generaldirektion [Wettbewerb](#) der Kommission veröffentlicht. Weitere Informationen über die Maßnahmen der Kommission gegen Kartelle finden sich auf ihrer Website unter der Rubrik „[Cartels](#)“. Eine Zeitleiste mit allen Kartellfällen finden Sie [hier](#).

Das Vergleichsverfahren

Mit dem heutigen Beschluss wird der 36. Kartellvergleich seit der Einführung dieses Verfahrens im Juni 2008 (siehe [Pressemitteilung](#) und [MEMO](#)) geschlossen. Bei einem Kartellvergleich räumen die Parteien ihre Kartellbeteiligung ein und übernehmen die Verantwortung dafür. Dann kann die Kommission auf der Grundlage der [Kartellverordnung 1/2003](#) ein einfacheres und kürzeres Verfahren anwenden. Die Vorteile eines Vergleichs liegen auf der Hand: Verbraucher und Steuerzahler haben geringere Kosten zu tragen, und in der Kartellrechtsdurchsetzung werden Ressourcen für die Bearbeitung anderer Fälle frei. Außerdem können die Unternehmen schneller mit einem Beschluss

rechnen und zahlen eine um 10 % verringerte Geldbuße.

Instrument für Whistleblower

Die Kommission hat ein System eingerichtet, über das Einzelpersonen die Kommission leichter über wettbewerbswidriges Verhalten informieren können, ohne ihre Identität preiszugeben. Die Anonymität der Hinweisgeber (Whistleblower) wird durch ein ausgefeiltes Kommunikationssystem mit Verschlüsselung gewahrt, über das Mitteilungen ausgetauscht werden können. Über diesen [Link](#) erhalten Sie Zugang zu diesem Whistleblower Tool.

Schadensersatzklagen

Personen und Unternehmen, die von dem beschriebenen wettbewerbswidrigen Verhalten betroffen sind, können vor den Gerichten der Mitgliedstaaten auf Schadensersatz klagen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union und der Verordnung 1/2003 des Rates sind Beschlüsse der Kommission ein bindender Nachweis dafür, dass das Verhalten stattgefunden hat und rechtswidrig war. Selbst wenn die Kommission gegen die Kartellbeteiligten Geldbußen verhängt hat, kann Schadensersatz zuerkannt 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 mussten, [erleichtert es Opfern von Kartellrechtsverstößen, Schadensersatz zu erhalten](#). Weitere Informationen über Schadensersatzklagen wegen Kartellrechtsverstößen sowie einen praktischen Leitfaden zur Ermittlung des Schadensumfangs finden Sie [hier](#).

IP/21/3581

Kontakt für die Medien:

[Arianna PODESTA](#) (+32 2 298 70 24)

[Maria TSONI](#) (+32 2 299 05 26)

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