



O Tribunal Geral nega provimento ao recurso da Scania e confirma a coima de 880,52 milhões de euros imposta pela Comissão pela sua participação no cartel entre fabricantes de camiões

O Tribunal Geral clarifica, por um lado, a legalidade de um procedimento «híbrido» que combina o procedimento de transação e o procedimento administrativo ordinário em matéria de cartéis, e, por outro, o conceito de «infração única e continuada»

Por Decisão de 27 de setembro de 2017 (a seguir «decisão impugnada») ¹, a Comissão Europeia considerou que as sociedades Scania AB, Scania CV AB e Scania Deutschland GmbH, três entidades do grupo Scania, que desenvolvem atividades no setor da produção e da venda de camiões pesados para transporte de longo curso (a seguir, em conjunto, «Scania»), tinham infringido as regras do direito da União que proíbem os cartéis ², ao participarem, de janeiro de 1997 a janeiro de 2011, com os seus concorrentes, em acordos colusivos destinados a restringir a concorrência no mercado dos camiões médios e pesados no Espaço Económico Europeu (EEE). A Comissão aplicou uma coima de 880 523 000 euros à Scania.

A decisão impugnada foi adotada na sequência de um procedimento denominado «híbrido», que combina o procedimento de transação e ³ o procedimento administrativa ordinário em matéria de cartéis.

No presente caso, cada empresa destinatária da comunicação de objeções, incluindo a Scania, confirmou à Comissão a sua vontade de participar em discussões com vista a uma transação. Contudo, na sequência de discussões com a Comissão, a Scania decidiu retirar-se do procedimento. A Comissão adotou, por conseguinte, uma decisão de transação relativamente às empresas que tinham apresentado um pedido formal de transação ⁴ e prosseguiu a investigação contra a Scania.

No seu Acórdão de 2 de fevereiro de 2022, **o Tribunal Geral nega provimento ao recurso da Scania** destinado a obter a anulação da decisão impugnada, fornecendo clarificações no que respeita à legalidade de um procedimento «híbrido» em matéria de cartéis e o conceito de «infração única e continuada».

Apreciação do Tribunal Geral

¹ Decisão C(2017) 6467 final da Comissão, de 27 de setembro de 2017, relativa a um procedimento de aplicação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE) (processo AT.39824 – Camiões).

² Artigo 101.º TFUE e artigo 53.º do Acordo EEE.

³ Este procedimento é regulado pelo artigo 10.º-A do Regulamento (CE) n.º 773/2004 da Comissão, de 7 abril de 2004, relativo à instrução de processos pela Comissão para efeitos dos artigos [101.º e 102.º TFUE] (JO 2004, L 123, p. 18). Permite às partes nos processos de cartéis reconhecer a sua responsabilidade e receber, em contrapartida, uma redução do montante da coima aplicada.

⁴ Decisão C(2016) 4673 final, relativa a um procedimento de aplicação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE (processo AT.39824 – Camiões). Esta decisão foi adotada com fundamento no artigo 7.º e no artigo 23, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos [101.º e 102.º TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1).

No que respeita à legalidade do procedimento «híbrido» seguido pela Comissão, o Tribunal começa por observar que, contrariamente ao que a Scania sustentou, a decisão da Comissão de seguir tal procedimento não implica, por si só, uma violação do princípio da presunção de inocência, dos direitos de defesa ou do dever de imparcialidade. Com efeito, as disposições que regem o procedimento de transação não excluem a possibilidade de a Comissão seguir tal procedimento no quadro da aplicação do artigo 101.º TFUE. Além disso, segundo a jurisprudência, no contexto de tais procedimentos, **a Comissão tem o direito de adotar, num primeiro momento, uma decisão de transação e, num segundo momento, uma decisão no termo do procedimento ordinário**, desde que assegure a observância dos princípios e direitos acima mencionados.

Feita esta clarificação, o Tribunal examina se, nas circunstâncias do presente caso, a Comissão respeitou esses princípios.

No que respeita à alegação relativa à violação do princípio da presunção de inocência, a Scania alegou que a decisão de transação tinha definido a posição final da Comissão relativamente aos mesmos factos que os expostos na comunicação de objeções e tinha concluído, com base nas mesmas provas utilizadas na decisão impugnada, que esses factos, em que a Scania também tinha participado, eram constitutivos de uma infração.

A este respeito, o Tribunal observa, em primeiro lugar, que nenhuma parte da fundamentação da decisão de transação, lida como um todo, à luz das circunstâncias particulares em que foi adotada, era suscetível de ser entendida como uma expressão prematura da responsabilidade da Scania.

Em segundo lugar, o Tribunal esclarece que o reconhecimento pelos destinatários de uma decisão de transação da sua responsabilidade não pode levar ao reconhecimento implícito da responsabilidade da empresa que decidiu desistir desse procedimento, em virtude da sua eventual participação nos mesmos factos considerados constitutivos de uma infração na decisão de transação. Com efeito, no âmbito do procedimento administrativo ordinário subsequente à adoção de tal decisão, a empresa em causa e a Comissão encontram-se, em relação ao procedimento de transação, numa situação dita «tabula rasa», em que as responsabilidades ainda devem ser apuradas.

Assim, a Comissão apenas está vinculada, por um lado, pela comunicação de objeções e, por outro, é obrigada a reexaminar o processo à luz de todas as circunstâncias pertinentes, incluindo todas as informações e argumentos apresentados pela empresa em causa no exercício do seu direito de ser ouvida. Consequentemente, uma qualificação jurídica dos factos adotada pela Comissão relativamente às partes na transação não pressupõe que a mesma qualificação jurídica dos factos tenha sido necessariamente adotada pela Comissão relativamente à empresa que se retirou de tal procedimento. Neste contexto, nada impede a Comissão de se basear em elementos de prova comuns nas duas decisões do procedimento híbrido.

À luz destas considerações e tendo em conta o facto de a Scania não ter contestado que teve a oportunidade de apresentar todos os elementos de prova para contestar os factos e os elementos de prova em que a Comissão se baseou no procedimento administrativo ordinário, incluindo os que foram acrescentadas ao procedimento após a comunicação de objeções, **o Tribunal exclui a existência de uma violação do princípio da presunção de inocência** no presente caso.

Quanto à alegação relativa à violação dos direitos de defesa, o Tribunal salientou que, na decisão de transação, a Comissão não tinha de forma alguma partido do princípio de que havia responsabilidade da Scania na infração. Consequentemente, **não podia resultar uma violação dos seus direitos de defesa do facto de não ter sido ouvida no decurso desse procedimento**.

No que respeita à alegação relativa à violação do princípio da imparcialidade, o Tribunal considerou que a Scania não provou que a Comissão não tinha oferecido, durante o procedimento de investigação, todas as garantias necessárias para excluir qualquer dúvida legítima quanto à

sua imparcialidade no exame do caso. Com efeito, quando a Comissão examina, no âmbito do procedimento ordinário, os elementos de prova apresentados pelas partes que optaram por não entrar em transação, não está vinculada pelas conclusões factuais nem pelas qualificações jurídicas que teve em conta na decisão de transação. Além disso, considerando que o princípio que prevalece no direito da União é o da livre apreciação da prova e que a Comissão tem uma margem de discricionariedade quanto à oportunidade de adotar medidas de investigação, a **sua recusa em adotar novas medidas de investigação não é contrária ao princípio da imparcialidade, se não for demonstrado que a falta de tais medidas se deveu a parcialidade da Comissão.**

Em relação ao **conceito de «infração única e continuada»**, o Tribunal examina as condições relativas à existência de tal infração no presente caso e à sua imputabilidade à Scania.

Quanto à constatação da existência de uma infração única e continuada, o Tribunal recorda que, contrariamente ao que a Scania alegou, tal constatação não pressupõe necessariamente o estabelecimento de várias infrações, cada uma delas abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 101.º TFUE, mas a demonstração de que os diferentes comportamentos identificados se inscrevem num plano de conjunto que visa a realização de um objetivo anticoncorrencial único.

No presente caso, o Tribunal considera que a Comissão tinha demonstrado juridicamente suficiente que os contactos colusivos que tiveram lugar ao longo do tempo a vários níveis, em particular ao nível dos órgãos de direção entre 1997 e 2004, ao nível inferior da sede entre 2000 e 2008 e ao nível da Alemanha entre 2004 e 2011, no seu conjunto, faziam parte de um plano global para alcançar o objetivo anticoncorrencial único de limitar a concorrência no mercado dos camiões médios e pesados no EEE.

Mais concretamente, a existência de ligações entre os três níveis de contactos colusivos era demonstrada pelo facto de os participantes nas reuniões serem sempre empregados das mesmas empresas, de haver uma sobreposição temporal entre as reuniões realizadas aos diferentes níveis e de haver contactos entre os empregados ao nível inferior das respetivas sedes das partes no cartel e os empregados ao nível alemão. Além disso, a natureza das informações partilhadas, as empresas participantes, os objetivos e os produtos em causa permaneceram os mesmos durante todo o período de infração. Assim, embora os contactos colusivos ao nível dos órgãos de direção tivessem sido interrompidos em setembro de 2004, o mesmo cartel, com o mesmo conteúdo e alcance, tinha continuado após essa data, sendo a única diferença que os empregados envolvidos se encontravam a níveis organizacionais diferentes dentro das empresas envolvidas, e não ao nível dos órgãos de direção.

Neste contexto, o facto de supostamente os empregados da Scania ao nível alemão não saberem que estavam envolvidos na continuação das práticas que tinham tido lugar nos outros dois níveis ou de os empregados da Scania que participaram nas reuniões ao nível das instâncias inferiores da sede não terem conhecimento das reuniões ao nível dos órgãos de direção não tinha relevância para efeitos da declaração da existência de um plano global. Com efeito, o conhecimento da existência de tal plano deve ser avaliado ao nível das empresas envolvidas e não ao nível dos seus empregados.

No que respeita à imputabilidade da infração, o Tribunal salienta que, do mesmo modo, os fatores que determinam a imputabilidade da infração única e continuada devem ser avaliados igualmente ao nível da empresa. No presente caso, na medida em que a Scania participou diretamente em todos os aspetos pertinentes do cartel, a Comissão tinha o direito de lhe imputar a infração como um todo, sem ser obrigada a demonstrar que os critérios do interesse, do conhecimento e da aceitação do risco estavam satisfeitos.

NOTA: Da decisão do Tribunal Geral pode ser interposto recurso, limitado às questões de direito, para o Tribunal de Justiça, no prazo de dois meses e dez dias a contar da sua notificação.

NOTA: O recurso de anulação destina-se a obter a anulação dos atos das instituições da União contrários ao direito da União. Os Estados-Membros, as instituições e os particulares podem, sob certas condições,

interpor no Tribunal de Justiça ou no Tribunal Geral um recurso de anulação. Se o recurso for julgado procedente, o ato é anulado. A instituição em causa deve providenciar no sentido de colmatar o eventual vazio jurídico criado pela anulação do ato.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal Geral.

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.