



Press och information

Europeiska unionens tribunal
PRESSMEDDELANDE nr 20/22
Luxemburg den 2 februari 2022

Dom i mål T-799/17
Scania m.fl. mot kommissionen

Tribunalen ogillar Scanias talan och fastställer de böter på 880,52 miljoner euro som kommissionen ålagt Scania för företagets inblandning i lastbilstillverkarkartellen

Tribunalen förtydligar rättsläget dels beträffande lagenligheten av så kallade hybridförfaranden, där både ett förlikningsförfarande och ett ordinärt kartellförfarande är aktuellt, dels beträffande begreppet "en enda fortlöpande överträdelse"

Europeiska kommissionen konstaterade i ett beslut av den 27 september 2017 (nedan kallat det angripna beslutet)¹ att Scania AB, Scania CV AB och Scania Deutschland GmbH, tre enheter inom Scaniagruppen som är verksamma inom tillverkning och försäljning av tunga lastbilar avsedda för långväga transporter (nedan tillsammans kallade Scania), hade överträtt EU-reglerna om förbud mot karteller² genom att under perioden januari 1997–januari 2011 tillsammans med konkurrenter delta i hemlig och otillbörlig samverkan som syftade till att begränsa konkurrensen på marknaden för medeltunga och tunga lastbilar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Kommissionen ålade Scania böter på 880 523 000 euro.

Det angripna beslutet hade antagits efter ett så kallat hybridförfarande där ett förlikningsförfarande³ handläggs parallellt med ett ordinarie kartellförfarande.

I förevarande fall hade respektive företag till vilket meddelandet om invändningar var adresserat, inbegripet Scania, till kommissionen bekräftat sin villighet att delta i diskussioner i syfte att nå en förlikning. Scania beslutade emellertid, efter att ha hållit diskussioner med kommissionen, att utträda ur förlikningsförfarandet. Kommissionen antog därför ett förlikningsbeslut riktat till de företag som formellt hade ansökt om detta⁴ och fortsatte sin utredning gentemot Scania.

Tribunalen ogillar i sin dom av den 2 februari 2022 den talan om ogiltigförklaring av det angripna beslutet som Scania väckt. I domen förtydligar tribunalen rättsläget beträffande lagenligheten av ett så kallat hybridförfarande i kartellärenden samt beträffande begreppet "en enda fortlöpande överträdelse".

Tribunalens bedömning

Beträffande lagenligheten av kommissionens hybridförfarande inleder tribunalen med att konstatera att, i motsats till vad Scania har gjort gällande, innebär kommissionens beslut att använda sig av ett sådant förfarande inte i sig ett åsidosättande av principen om oskuldspresumtion, rätten till försvar eller skyldigheten att vara opartisk. De bestämmelser som reglerar förlikningsförfarandet utgör nämligen inte hinder för kommissionen att använda sig av ett sådant förfarande vid tillämpningen av artikel 101 FEUF. Enligt rättspraxis **har kommissionen** dessutom inom ramen för sådana förfaranden **rätt att först anta ett förlikningsbeslut och**

¹ Kommissionens beslut C(2017) 6467 final av den 27 september 2017 om ett förfarande enligt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet (ärende AT.39824 – Lastbilar).

² Artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet.

³ Detta förfarande regleras i artikel 10a i kommissionens förordning (EG) nr 773/2004 av den 7 april 2004 om kommissionens förfaranden enligt artiklarna [101 och 102 FEUF] (EUT L 123, 2004, s. 18). Förfarandet gör det möjligt för parterna i en kartell att medge sitt ansvar och i utbyte få en nedsättning av böterna.

⁴ Beslut C(2016) 4673 final om ett förfarande enligt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet (ärende AT.39824 – Lastbilar). Detta beslut antogs med stöd av artikel 7 och artikel 23.2 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna [101 och 102 FEUF] (EGT L 1, 2003, s. 1).

därefter anta ett beslut efter det att det ordinarie förfarandet avslutats, förutsatt att ovan nämnda principer och rättigheter iakttas.

Tribunalen prövar i domen huruvida kommissionen, mot bakgrund av omständigheterna i målet, iakttagit dessa principer.

Beträffande ett påstått åsidosättande av principen om oskuldspresumtion, har Scania hävdade att förlikningsbeslutet innehåller kommissionens slutgiltiga bedömning av samma omständigheter som de som anges i meddelandet om invändningar och att kommissionen med stöd av dessa omständigheter, som Scania också deltagit i, dragit slutsatsen att de utgör en överträdelse.

Tribunalen påpekar för det första att, mot bakgrund av de särskilda omständigheter under vilka förlikningsbeslutet antogs, finns det inte något avsnitt i det beslutet, betraktat som en helhet, som kan förstås som att kommissionen föregriper frågan om Scanias ansvar.

För det andra klargör tribunalen att det faktum att de företag till vilka ett förlikningsbeslut riktar sig medger ansvar, inte kan leda till att ett företag som beslutat sig för att utträda ur förlikningsförfarandet underförstått anses ansvarigt till följd av sin eventuella delaktighet i samma omständigheter som i förlikningsbeslutet ansetts utgöra en överträdelse. Det berörda företaget och kommissionen befinner sig nämligen, i det ordinarie administrativa förfarande som följer på antagandet av ett förlikningsbeslut, i en situation som kan betecknas som "*tabula rasa*", där frågan om ansvar för överträdelsen ännu måste avgöras.

Kommissionen är således endast bunden av meddelandet om invändningar och är skyldig att ompröva handlingarna i ärendet i förhållande till samtliga relevanta omständigheter, inbegripet alla upplysningar och argument som det berörda företaget anfört i samband med utövandet av sin rätt att yttra sig. En rättslig kvalificering av de faktiska omständigheterna som kommissionen har gjort med avseende på parterna i förlikningen innebär följaktligen inte i sig med nödvändighet att samma rättsliga kvalificering av de faktiska omständigheterna nödvändigtvis gjordes av kommissionen med avseende på ett företag som utträtt ur förlikningsförfarandet. Inget hindrar kommissionen från att i detta sammanhang stödja sig på bevisning som är gemensam för de båda besluten i hybridförfarandet.

Med stöd av dessa överväganden och med beaktande av det faktum att Scania inte bestritt att företaget haft möjlighet att lägga fram all bevisning för att bestrida de omständigheter och den bevisning som kommissionen lagt till grund för sitt beslut inom ramen för det ordinarie administrativa förfarandet, inbegripet dem som tillfördes handlingarna i utredningen efter meddelandet om invändningar, **finner tribunalen att principen om oskuldspresumtion inte har åsidosatts** i förevarande fall.

Beträffande en påstådd kränkning av rätten till försvar finner tribunalen att kommissionen i förlikningsbeslutet inte på något sätt har föregripit frågan om Scanias ansvar för överträdelsen. **Det har följaktligen inte skett någon kränkning av Scanias rätt till försvar till följd av att företaget inte har yttrat sig inom ramen för förlikningsförfarandet.**

Beträffande ett påstått åsidosättande av principen om opartiskhet, konstaterar tribunalen att Scania inte har visat att kommissionen under utredningens gång inte erbjöd samtliga garantier för att utesluta varje form av legitima tvivel beträffande sin opartiskhet vid prövningen av ärendet. Kommissionen är nämligen inte på något sätt bunden av de bedömningar av de faktiska omständigheterna och de rättsliga kvalificeringar som den har gjort i förlikningsbeslutet, när den prövar den bevisning som lagts fram under det ordinarie förfarandet av de parter som valt att inte ingå förlikning. Med beaktande dessutom av att principen om fri bevisföring gäller inom EU-rätten och av att kommissionen har ett utrymme för skönsmässig bedömning i fråga om lämpligheten av att vidta utredningsåtgärder **strider kommissionens beslut att inte vidta några ytterligare utredningsåtgärder inte mot principen om opartiskhet, eftersom det inte är visat att underlåtenheten att vidta dessa åtgärder beror på kommissionens partiskhet.**

Beträffande **begreppet ”en enda fortlöpande överträdelse”** prövar tribunalen huruvida förutsättningarna för en sådan överträdelse är uppfyllda i förevarande fall och huruvida Scania kan hållas ansvarigt för överträdelsen.

Tribunalen erinrar om att det för att det ska föreligga en enda fortlöpande överträdelse inte krävs, i motsats till vad Scania har gjort gällande, att kommissionen fastställt flera överträdelser som var och en omfattas av artikel 101 FEUF, utan det krävs att det är visat att de ageranden som blivit fastställda ingår i en samlad plan som syftar till att uppnå ett enda konkurrensbegränsande syfte.

Tribunalen finner att kommissionen i förevarande fall visat att de hemliga och otillbörliga kontakter som ägt rum på företagsledningsnivå under perioden 1997–2004, på lägre huvudkontorsnivå under perioden 2000–2008 och på tysk nivå under perioden 2004–2011 tillsammans ingick i en samlad plan som avsåg att uppnå det enda konkurrensbegränsande syftet att begränsa konkurrensen på marknaden för tunga och medeltunga lastbilar inom EES.

Att det förekom kopplingar mellan de tre nivåer på vilka hemliga och otillbörliga kontakter ägde rum framgår av att det alltid var anställda vid samma företag som deltog i mötena, att möten på olika nivåer tidsmässigt överlappade varandra och att kontakter förekom mellan anställda på lägre huvudkontorsnivå vid respektive företag som ingick i kartellen och anställda på tysk nivå. Dessutom förblev den delade informationens beskaffenhet, de deltagande företagen, målsättningarna och produkterna desamma under hela den tid som överträdelsen pågick. Även om de hemliga och otillbörliga kontakterna på företagsledningsnivå hade upphört i september 2004 fortgick samma kartell med samma innehåll och samma räckvidd efter det datumet. Den enda skillnaden var att de anställda som var inblandade arbetade på andra organisatoriska nivåer inom de företag som deltog i kartellen och inte på företagsledningsnivå.

Den påstådda omständigheten att Scania-anställda på tysk nivå inte visste att de var inblandade i ageranden som tidigare pågått på de båda andra nivåerna, eller att de Scania-anställda som deltog i möten på lägre huvudkontorsnivå inte hade kännedom om mötena på företagsledningsnivå, saknar betydelse för konstaterandet att det föreligger en samlad plan. Frågan om kännedom om den samlade planen ska nämligen bedömas på företagsnivå och inte på personalnivå inom respektive företag.

Beträffande frågan huruvida Scania kan hållas ansvarigt för överträdelsen, finner tribunalen på motsvarande sätt att de faktorer som avgör huruvida ett företag kan hållas ansvarigt för en enda fortlöpande överträdelse ska bedömas på företagsnivå. I förevarande fall hade Scania direkt deltagit i kartellens samtliga relevanta aspekter och kommissionen hade därför rätt att hålla företaget ansvarigt för överträdelsen i dess helhet, utan att vara skyldig att visa att kriterierna avseende intresse, vetskap och godtagande av risken var uppfyllda.

PÅPEKAND: Tribunalens avgörande kan överklagas till domstolen inom två månader och tio dagar från delgivningen.

PÅPEKAND: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionens institutioner och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, de europeiska institutionerna och de enskilda får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för tribunalen.

Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127