



Kontakty z Mediami
i Informacja

Sąd Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 20/22
Luksemburg, 2 lutego 2022 r.

Wyrok w sprawie T-799/17
Scania i in./Komisja

Sąd oddalił skargę Scanii i utrzymał grzywnę w wysokości 880,52 mln EUR nałożoną przez Komisję za jej udział w kartelu producentów samochodów ciężarowych

Sąd przedstawił wyjaśnienia dotyczące z jednej strony zgodności z prawem „hybrydowego” postępowania ugodowego i zwykłego postępowania administracyjnego w sprawach kartelowych, a z drugiej strony pojęcia jednolitego i ciągłego naruszenia

W decyzji z dnia 27 września 2017 r. („zaskarżona decyzja”)¹ Komisja Europejska stwierdziła, że spółki Scania AB, Scania CV AB i Scania Deutschland GmbH – trzy podmioty należące do grupy Scania, prowadzące działalność w zakresie produkcji i sprzedaży ciężkich samochodów ciężarowych przeznaczonych do transportu dalekobieżnego („Scania”) – naruszyły przepisy prawa Unii zakazujące karteli², uczestnicząc w okresie od stycznia 1997 r. do stycznia 2011 r. wraz ze swoimi konkurentami w porozumieniach o znamionach zmowy zmierzających do ograniczenia konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG. Komisja nałożyła na Scanię grzywnę w wysokości 880 523 000 EUR.

Zaskarżona decyzja została wydana w następstwie tzw. postępowania „hybrydowego”, łączącego postępowanie ugodowe³ ze zwykłym postępowaniem administracyjnym w dziedzinie karteli.

W niniejszej sprawie każde z przedsiębiorstw będących adresatem pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, w tym Scania, potwierdziło Komisji swą wolę wzięcia udziału w rozmowach ugodowych. Jednakże, w następstwie rozmów z Komisją, Scania postanowiła wycofać się z tego postępowania. Komisja przyjęła zatem decyzję w sprawie ugody w stosunku do przedsiębiorstw, które złożyły formalny wniosek w tym zakresie⁴, i kontynuowała dochodzenie dotyczące Scanii.

Wyrokiem z dnia 2 lutego 2022 r. **Sąd oddalił wniesioną przez Scanię skargę** o stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji, przedstawiając wyjaśnienia w przedmiocie zgodności z prawem postępowania „hybrydowego” w dziedzinie karteli oraz pojęcia jednolitego i ciągłego naruszenia.

Ocena Sądu

Jeśli chodzi o zgodność z prawem postępowania „hybrydowego” prowadzonego przez Komisję, Sąd rozpoczął od uwagi, że wbrew temu, co utrzymywała Scania, decyzja Komisji o przeprowadzeniu takiego postępowania nie oznacza sama w sobie naruszenia zasady domniemania niewinności, prawa do obrony czy obowiązku bezstronności. Przepisy regulujące postępowanie ugodowe nie stoją bowiem na przeszkodzie możliwości przeprowadzenia przez

¹ Decyzja Komisji C(2017) 6467 final z dnia 27 września 2017 r. dotycząca postępowania przewidzianego w art. 101 TFUE oraz w art. 53 porozumienia EOG (sprawa AT.39824 – Samochody ciężarowe).

² Artykuł 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG

³ Postępowanie to reguluje art. 10a rozporządzenia Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszącego się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. [101 i 102 TFUE] (Dz.U. 2004, L 123, s. 18). Pozwala ono stronom w sprawach kartelowych na uznanie swojej odpowiedzialności i uzyskanie w zamian obniżenia kwoty nałożonej grzywny.

⁴ Decyzja C(2016) 4673 final dotycząca postępowania przewidzianego w art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG (sprawa AT.39824 – Samochody ciężarowe). Decyzja ta została przyjęta na podstawie art. 7 i art. 23 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. [101 i 102 TFUE] (Dz.U. 2003, L 1, s. 1).

Komisję takiego postępowania w ramach stosowania art. 101 TFUE. Ponadto, zgodnie z orzecnictwem, w ramach takich postępowań **Komisja jest uprawniona do wydania najpierw decyzji w sprawie ugody, a następnie decyzji wydanej po przeprowadzeniu postępowania zwyczajnego**, pod warunkiem zapewnienia przestrzegania wyżej wymienionych zasad i praw.

Uściśliwszy powyższe, Sąd zbadał, czy w okolicznościach niniejszej sprawy Komisja przestrzegała wspomnianych zasad.

W odniesieniu do zarzutu dotyczącego naruszenia zasady domniemania niewinności, Scania podniosła, że w decyzji w sprawie ugody określono ostateczne stanowisko Komisji w odniesieniu do tych samych okoliczności faktycznych, które zostały wskazane w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, i stwierdzono na podstawie tych samych dowodów wykorzystanych w zaskarżonej decyzji, że te okoliczności faktyczne, w których również uczestniczyła Scania, stanowiły naruszenie.

W tym względzie Sąd zauważył w pierwszej kolejności, że żaden fragment uzasadnienia decyzji w sprawie ugody, odczytywanej w całości w świetle szczególnych okoliczności, w jakich została ona przyjęta, nie mógł być rozumiany jako przedwczesne wyrażenie odpowiedzialności Scanii.

W drugiej kolejności Sąd wyjaśnił, że uznanie przez adresatów decyzji w sprawie ugody ich odpowiedzialności nie może prowadzić do dorozumianego uznania odpowiedzialności przedsiębiorstwa, które postanowiło wycofać się z tego postępowania, ze względu na jego ewentualny udział w tych samych okolicznościach uznanych za mające znamiona naruszenia w decyzji w sprawie ugody. W ramach zwykłego postępowania administracyjnego wszczętego po wydaniu takiej decyzji zainteresowane przedsiębiorstwo i Komisja znajdują się bowiem, w porównaniu z postępowaniem ugodowym, w sytuacji zwanej „tabula rasa”, w której odpowiedzialność powinna jeszcze zostać ustalona.

Komisja jest zatem związana z jednej strony wyłącznie pismem w sprawie przedstawienia zarzutów, a z drugiej strony jest zobowiązana do ponownego zbadania akt sprawy w świetle wszystkich istotnych okoliczności, w tym wszystkich informacji i argumentów przedstawionych przez zainteresowane przedsiębiorstwo w związku z wykonywaniem prawa do bycia wysłuchanym. W konsekwencji kwalifikacja prawna okoliczności faktycznych przyjęta przez Komisję w odniesieniu do stron transakcji nie zakłada sama w sobie, że taka sama kwalifikacja prawna okoliczności faktycznych została siłą rzeczy przyjęta przez Komisję w odniesieniu do przedsiębiorstwa, które wycofało się z takiego postępowania. W tym kontekście nic nie stoi na przeszkodzie, aby Komisja oparła się na wspólnych dowodach w obu decyzjach postępowania hybrydowego.

W świetle tych rozważań i biorąc pod uwagę fakt, że Scania nie zakwestionowała, iż miała możliwość przedłożenia wszystkich dowodów mających na celu zakwestionowanie okoliczności faktycznych i dowodów, na których oparła się Komisja w ramach zwyczajnego postępowania administracyjnego, w tym dowodów dodanych do akt sprawy po wysłaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, **Sąd wykluczył naruszenie zasady domniemania niewinności** w niniejszym przypadku.

Jeśli chodzi o zarzut dotyczący naruszenia prawa do obrony, Sąd wskazał, że w decyzji w sprawie ugody Komisja wcale nie przesądziła o odpowiedzialności Scanii za naruszenie. W konsekwencji **naruszenie jej prawa do obrony nie mogło wynikać z faktu, że nie została wysłuchana w ramach tego postępowania**.

Jeśli chodzi o zarzut dotyczący naruszenia zasady bezstronności, Sąd stwierdził, że Scania nie wykazała, iż Komisja nie zapewniła w trakcie dochodzenia wszelkich gwarancji w celu wykluczenia wszelkich uzasadnionych wątpliwości co do jej bezstronności w badaniu sprawy. Kiedy bowiem Komisja bada w ramach postępowania zwyczajnego dowody przedstawione przez strony, które zdecydowały się nie uczestniczyć w postępowaniu ugodowym, nie jest ona w żaden sposób związana ustaleniami faktycznymi i kwalifikacjami prawnymi, które przyjęła w decyzji w sprawie ugody. Ponadto uznając, że zasadą mającą pierwszeństwo w prawie Unii jest zasada

swobodnej oceny dowodów oraz że Komisja dysponuje określonym zakresem uznania co do stosowności podjęcia środków dochodzeniowych, **jej odmowa przyjęcia nowych środków dochodzeniowych nie okazuje się sprzeczna z zasadą bezstronności, ponieważ nie zostało wykazane, że brak takich środków wynika ze stronniczości Komisji.**

Jeśli chodzi o **pojęcie jednolitego i ciągłego naruszenia**, Sąd zbadał przesłanki dotyczące istnienia takiego naruszenia w niniejszym przypadku i możliwości przypisania go Scanii.

Odnosnie do stwierdzenia istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia, Sąd przypomniał, że wbrew temu, co twierdziła Scania, takie stwierdzenie nie zakłada konieczności wykazania istnienia kilku naruszeń, z których każde jest objęte zakresem stosowania art. 101 TFUE, lecz wykazanie, że różne określone działania wpisują się w całościowy plan mający na celu realizację jednolitego celu antykonkurencyjnego.

W niniejszej sprawie Sąd stwierdził, że Komisja wykazała w sposób wymagany prawem, że mające znamiona zмовы kontakty, które miały miejsce w czasie na różnych szczeblach, w szczególności na szczeblu organów kierowniczych w latach 1997–2004, na niższym szczeblu centrali w latach 2000–2008 oraz na szczeblu niemieckim w latach 2004–2011, rozpatrywane łącznie stanowiły część całościowego planu zmierzającego do realizacji jednolitego antykonkurencyjnego celu polegającego na ograniczeniu konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG.

Ściślej rzecz ujmując, istnienie związków między trzema szczeblami kontaktów o znamionach zмовы wynikało z faktu, że uczestnicy spotkań nadal byli pracownikami tych samych przedsiębiorstw, że spotkania odbywające się na różnych szczeblach nakładały się na siebie w czasie oraz że istniały kontakty między pracownikami na niższym szczeblu poszczególnych central stron kartelu i pracownikami na szczeblu niemieckim. Ponadto charakter wymienianych informacji, uczestniczące przedsiębiorstwa, cele i produkty, których dotyczy naruszenie, pozostawały takie same przez cały okres trwania naruszenia. Tak więc nawet jeśli kontakty o znamionach zмовы na poziomie organów kierowniczych zostały przerwane we wrześniu 2004 r., ten sam kartel, mający taką samą treść i ten sam zakres, był kontynuowany po tej dacie, jedynie z tą różnicą, że zaangażowani pracownicy należeli do różnych szczebli organizacyjnych w ramach przedsiębiorstw uczestniczących w kartelu, a nie do szczebla organów kierowniczych.

W tym kontekście podnoszony fakt, że pracownicy Scanii na szczeblu niemieckim nie wiedzieli o tym, że byli zaangażowani w kontynuację praktyk, które miały miejsce na dwóch innych szczeblach, lub że pracownicy Scanii uczestniczący w spotkaniach na niższym szczeblu centrali nie wiedzieli o spotkaniach na szczeblu organów kierowniczych, nie miał znaczenia dla stwierdzenia istnienia całościowego planu. Uświadomienie sobie istnienia takiego planu należy bowiem oceniać na poziomie przedsiębiorstw uczestniczących w kartelu, a nie na poziomie ich pracowników.

Jeśli chodzi o możliwość przypisania naruszenia, Sąd stwierdził, że w analogiczny sposób czynniki decydujące o możliwości przypisania jednolitego i ciągłego naruszenia powinny być również oceniane na poziomie przedsiębiorstwa. W niniejszym przypadku, ponieważ przedsiębiorstwo Scania uczestniczyło bezpośrednio we wszystkich istotnych aspektach kartelu, Komisja miała prawo przypisać mu naruszenie w całości, bez konieczności wykazywania, że spełnione zostały kryteria interesu, wiedzy i akceptacji ryzyka.

UWAGA: Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy i dziesięciu dni od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

UWAGA: Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zaradzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.

[Pełny tekst](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793