

Το Δικαστήριο της ΕΕ απέρριψε την προσφυγή της Scania, παραμένει το πρόστιμο των 880,5 εκατ.

2022/02/04 09:36 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε την προσφυγή της Scania και επικυρώνει το πρόστιμο, ύψους 880,52 εκατομμυρίων ευρώ που της επέβαλε η Επιτροπή, λόγω της συμμετοχής της εταιρίας αυτής σε σύμπραξη μεταξύ κατασκευαστών φορτηγών.

Το Γενικό Δικαστήριο παρέχει διευκρινίσεις όσον αφορά, αφενός, τη νομιμότητα της «υβριδικής» διαδικασίας που συνδυάζει τη διαδικασία διευθέτησης των διαφορών και τη συνήθη διοικητική διαδικασία στον τομέα των συμπράξεων και, αφετέρου, την έννοια της «ενιαίας και διαρκούς παράβασης».

Η ανακοίνωση του Δικαστηρίου5

Με απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2017 (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση) [1], η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εταιρίες Scania AB, Scania CV AB και Scania Deutschland GmbH, τρεις οντότητες του ομίλου Scania, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην κατασκευή και πώληση βαρέων φορτηγών για μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (στο εξής, από κοινού: Scania), είχαν παραβεί τους κανόνες του δικαίου της Ένωσης που απαγορεύουν τις συμπράξεις [2], μετέχοντας, από τον Ιανουάριο του 1997 έως τον Ιανουάριο του 2011, μαζί με τους ανταγωνιστές τους, σε συμπαιγνιακούς διακανονισμούς με σκοπό τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην αγορά των μεσαίων και βαρέων φορτηγών εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Η Επιτροπή επέβαλε στη Scania πρόστιμο ύψους 880 523 000 ευρώ.

Η προσβαλλόμενη απόφαση εκδόθηκε κατόπιν της λεγόμενης «υβριδικής» διαδικασίας, η οποία συνδυάζει τη διαδικασία διευθέτησης των διαφορών [3] και τη συνήθη διοικητική διαδικασία στον τομέα των συμπράξεων.

Εν προκειμένω, κάθε επιχείρηση που ήταν αποδέκτης της ανακοίνωσης αιτιάσεων, περιλαμβανομένης της Scania, επιβεβαίωσε στην Επιτροπή τη βούλησή της να συμμετάσχει σε συζητήσεις με σκοπό τη διευθέτηση της διαφοράς.

Ωστόσο, κατόπιν συζητήσεων με την Επιτροπή, η Scania αποφάσισε να αποσυρθεί από την εν λόγω διαδικασία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση διευθέτησης της διαφοράς ως προς τις επιχειρήσεις που είχαν υποβάλει σχετικό επίσημο αίτημα [4]

και συνέχισε την έρευνα εις βάρος της Scania.

Με την από 2 Φεβρουαρίου 2022 απόφασή του, το Γενικό Δικαστήριο απορρίπτει την προσφυγή που άσκησε η Scania με αίτημα την ακύρωση της προσβαλλόμενης απόφασης και παρέχει ορισμένες διευκρινίσεις που αφορούν τη νομιμότητα της «υβριδικής» διαδικασίας στον τομέα των συμπράξεων και την έννοια της «ενιαίας και διαρκούς παράβασης».

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

Όσον αφορά τη νομιμότητα της «υβριδικής» διαδικασίας που εφάρμοσε η Επιτροπή, το Γενικό Δικαστήριο σημειώνει κατ' αρχάς ότι, αντιθέτως προς όσα υποστήριξε η Scania, η απόφαση της Επιτροπής να εφαρμόσει την εν λόγω διαδικασία δεν συνεπάγεται αφ' εαυτής, παραβίαση της αρχής του τεκμηρίου αθωότητας, προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας ή παράβαση του καθήκοντος αμεροληψίας.

Πράγματι, οι διατάξεις που ρυθμίζουν τη διαδικασία διευθέτησης των διαφορών δεν αντιτίθενται στη δυνατότητα της Επιτροπής να ακολουθήσει τη διαδικασία αυτή στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ. Επιπλέον, κατά τη νομολογία, στο πλαίσιο των ως άνω διαδικασιών, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να εκδώσει, σε πρώτο στάδιο, απόφαση διευθέτησης της διαφοράς και, στη συνέχεια, απόφαση κατά τη συνήθη διαδικασία, υπό την προϋπόθεση του σεβασμού των ανωτέρω αρχών και δικαιωμάτων.

Κατόπιν της διευκρίνισης αυτής, το Γενικό Δικαστήριο εξετάζει αν, υπό τις επίμαχες περιστάσεις, η Επιτροπή σεβάστηκε τα εν λόγω δικαιώματα.

Σχετικά με την αιτίαση που αφορά παραβίαση της αρχής του τεκμηρίου αθωότητας, η Scania υποστήριξε ότι με την απόφαση διευθέτησης της διαφοράς η Επιτροπή διατύπωσε την τελική θέση της όσον αφορά τις ίδιες ενέργειες με εκείνες που εκτίθενται στην ανακοίνωση αιτιάσεων και συνήγαγε το συμπέρασμα, βάσει των ίδιων αποδεικτικών στοιχείων με εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν στην προσβαλλόμενη απόφαση, ότι οι ενέργειες αυτές, στην τέλεση των οποίων φέρεται ότι μετείχε και η Scania, συνιστούσαν παράβαση.

Συναφώς, το Γενικό Δικαστήριο επισημαίνει, πρώτον, ότι κανένα από τα χωρία της αιτιολογίας της απόφασης διευθέτησης της διαφοράς, εξεταζόμενης στο σύνολό της υπό το πρίσμα των ιδιαίτερων περιστάσεων υπό τις οποίες εκδόθηκε, δεν μπορούσε να ερμηνευθεί ως πρόωρη διαπίστωση της ευθύνης της Scania.

Δεύτερον, το Γενικό Δικαστήριο διευκρινίζει ότι η αναγνώριση της ευθύνης εκ μέρους των αποδεκτών μιας απόφασης για τη διευθέτηση της διαφοράς δεν μπορεί να οδηγήσει στην έμμεση αναγνώριση της ευθύνης της επιχείρησης που αποφάσισε να αποσυρθεί από την εν λόγω διαδικασία, λόγω της ενδεχόμενης συμμετοχής της στις

ίδιες ενέργειες που θεωρήθηκαν παραβατικές στην απόφαση διευθέτησης της διαφοράς.

Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της συνήθους διοικητικής διαδικασίας που έπεται της έκδοσης μιας τέτοιας απόφασης, η ενδιαφερόμενη επιχείρηση και η Επιτροπή βρίσκονται, σε σχέση με τη διαδικασία διευθέτησης της διαφοράς, σε μια κατάσταση καλούμενη «*tabula rasa*», στην οποία οι ευθύνες πρέπει ακόμη να αποδειχθούν.

Ειδικότερα, η Επιτροπή, αφενός, δεσμεύεται αποκλειστικά από την ανακοίνωση αιτιάσεων και, αφετέρου, υποχρεούται να επανεξετάσει τον φάκελο της υπόθεσης λαμβάνοντας υπόψη όλες τις κρίσιμες περιστάσεις, περιλαμβανομένων όλων των πληροφοριών και επιχειρημάτων που προβάλλει η ενδιαφερόμενη επιχείρηση στο πλαίσιο της άσκησης του δικαιώματος ακρόασής της.

Κατά συνέπεια, ο νομικός χαρακτηρισμός των πραγματικών περιστατικών τον οποίο υιοθετεί η Επιτροπή έναντι των μερών της διαδικασίας διευθέτησης της διαφοράς δεν προϋποθέτει, αφ' εαυτού, ότι ο ίδιος νομικός χαρακτηρισμός των πραγματικών περιστατικών θα υιοθετηθεί κατ' ανάγκη από την Επιτροπή έναντι της επιχείρησης που αποσύρθηκε από την εν λόγω διαδικασία.

Στο πλαίσιο αυτό, τίποτε δεν εμποδίζει την Επιτροπή να στηριχθεί σε κοινά αποδεικτικά στοιχεία στις δύο αποφάσεις της υβριδικής διαδικασίας.

Βάσει των ως άνω εκτιμήσεων και λαμβανομένου υπόψη του ότι η Scania δεν αμφισβήτησε ότι είχε τη δυνατότητα να υποβάλει όλα τα αποδεικτικά στοιχεία προς αμφισβήτηση των πραγματικών περιστατικών και των αποδεικτικών στοιχείων επί των οποίων στηρίχθηκε η Επιτροπή στο πλαίσιο της συνήθους διοικητικής διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προστέθηκαν στον φάκελο μετά την ανακοίνωση αιτιάσεων, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι δεν συντρέχει παραβίαση της αρχής του τεκμηρίου αθωότητας στην υπό κρίση υπόθεση.

Σχετικά με την αιτίαση που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι στην απόφαση διευθέτησης της διαφοράς η Επιτροπή ουδόλως προδίκασε την ευθύνη της Scania για την παράβαση. Κατά συνέπεια, καμία προσβολή των δικαιωμάτων άμυνάς της δεν μπορούσε να απορρέει από το ότι δεν έτυχε ακρόασης στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής.

Σχετικά με την αιτίαση που αφορά παραβίαση της αρχής της αμεροληψίας, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η Scania δεν απέδειξε ότι η Επιτροπή δεν είχε παράσχει, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας έρευνας, όλες τις εγγυήσεις προκειμένου να αποκλειστεί κάθε εύλογη αμφιβολία όσον αφορά την αμεροληψία της κατά την εξέταση της υπόθεσης.

Πράγματι, όταν η Επιτροπή εξετάζει, στο πλαίσιο της συνήθους διαδικασίας, τα

αποδεικτικά στοιχεία που έχουν προσκομίσει τα μέρη που επέλεξαν να μη συμμετάσχουν στη διαδικασία διευθέτησης, ουδόλως δεσμεύεται από τις πραγματικές διαπιστώσεις και τους νομικούς χαρακτηρισμούς που διατύπωσε στην απόφαση διευθέτησης της διαφοράς.

Επιπλέον, δεδομένου ότι στο δίκαιο της Ένωσης ισχύει η αρχή της ελεύθερης εκτίμησης των αποδείξεων και ότι η Επιτροπή διαθέτει διακριτική ευχέρεια ως προς τη σκοπιμότητα της διεξαγωγής έρευνας, η άρνησή της να διεξαγάγει περαιτέρω έρευνα δεν είναι αντίθετη προς την αρχή της αμεροληψίας, καθόσον δεν αποδείχθηκε ότι η μη διεξαγωγή της εν λόγω έρευνας οφείλεται στη μεροληψία της Επιτροπής.

Όσον αφορά την έννοια της «ενιαίας και διαρκούς παράβασης», το Γενικό Δικαστήριο εξετάζει τις προϋποθέσεις σχετικά με την ύπαρξη τέτοιας παράβασης εν προκειμένω και τη δυνατότητα καταλογισμού της στη Scania.

Σχετικά με τη διαπίστωση περί ύπαρξης ενιαίας και διαρκούς παράβασης, το Γενικό Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Scania, η διαπίστωση αυτή δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκην την απόδειξη πλειόνων παραβάσεων, καθεμία από τις οποίες εμπίπτει στο άρθρο 101 ΣΛΕΕ, αλλά την απόδειξη του ότι οι διάφορες προσδιορισθείσες ενέργειες εντάσσονται σε ένα συνολικό σχέδιο με σκοπό την επίτευξη ενός ενιαίου σκοπού, αντίθετου προς τους κανόνες του ανταγωνισμού.

Εν προκειμένω, το Γενικό Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι οι αθέμιτες επαφές που έλαβαν κατά καιρούς χώρα σε διαφορετικά επίπεδα, ιδίως στο επίπεδο των διευθυντικών στελεχών, μεταξύ 1997 και 2004, στο κατώτερο επίπεδο της κεντρικής διοίκησης, μεταξύ 2000 και 2008, και στο γερμανικό επίπεδο επαφών, μεταξύ 2004 και 2011, εξεταζόμενες από κοινού, αποτελούσαν μέρος ενός συνολικού σχεδίου που είχε ως ενιαίο, αντίθετο προς τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπό τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην αγορά των μεσαίων και βαρέων φορτηγών εντός του ΕΟΧ.

Ειδικότερα, η ύπαρξη σχέσεων μεταξύ των τριών επιπέδων των αθέμιτων επαφών προέκυπτε από το γεγονός ότι οι συμμετέχοντες στις συναντήσεις ήταν πάντα υπάλληλοι των ίδιων επιχειρήσεων, ότι υπήρχε χρονική αλληλεπικάλυψη μεταξύ των συναντήσεων που πραγματοποιούνταν στα διάφορα επίπεδα και ότι υπήρχαν επαφές μεταξύ των υπαλλήλων στο κατώτερο επίπεδο των αντίστοιχων κεντρικών διοικήσεων των μερών της σύμπραξης και των υπαλλήλων στο γερμανικό επίπεδο επαφών.

Επιπλέον, η φύση των ανταλλασσόμενων πληροφοριών, οι μετέχουσες επιχειρήσεις, οι σκοποί και τα οικεία προϊόντα δεν άλλαξαν καθ' όλη τη διάρκεια της παράβασης. Συγκεκριμένα, παρά το ότι οι αθέμιτες επαφές στο επίπεδο των διευθυντικών στελεχών είχαν διακοπεί τον Σεπτέμβριο του 2004, η ίδια σύμπραξη, με το ίδιο

περιεχόμενο και την ίδια εμβέλεια, συνεχίστηκε μετά την ημερομηνία αυτή, με τη μόνη διαφορά ότι οι συμμετέχοντες υπάλληλοι υπάγονταν σε διαφορετικά οργανωτικά επίπεδα εντός των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων και όχι στο επίπεδο των διευθυντικών στελεχών.

Στο πλαίσιο αυτό, ο ισχυρισμός ότι οι υπάλληλοι της Scania στο γερμανικό επίπεδο επαφών δεν γνώριζαν ότι εμπλέκονταν στη συνέχιση των πρακτικών που είχαν λάβει χώρα στα δύο άλλα επίπεδα ή ότι οι υπάλληλοι της Scania που συμμετείχαν στις συναντήσεις στο κατώτερο επίπεδο της κεντρικής διοίκησης δεν γνώριζαν για τις συναντήσεις στο επίπεδο των διευθυντικών στελεχών δεν είχε σημασία όσον αφορά τη διαπίστωση της ύπαρξης ενός συνολικού σχεδίου.

Πράγματι, η επίγνωση της ύπαρξης ενός τέτοιου σχεδίου πρέπει να εκτιμάται στο επίπεδο των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων και όχι στο επίπεδο των υπαλλήλων τους.

Όσον αφορά τον καταλογισμό της παράβασης, το Γενικό Δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά ανάλογο τρόπο, οι παράγοντες που καθορίζουν τον καταλογισμό της ενιαίας και διαρκούς παράβασης πρέπει επίσης να εκτιμώνται στο επίπεδο της επιχείρησης.

Εν προκειμένω, στο μέτρο που η επιχείρηση Scania συμμετείχε ευθέως σε όλες τις κρίσιμες πτυχές της σύμπραξης, η Επιτροπή μπορούσε να της καταλογίσει την παράβαση στο σύνολό της, χωρίς να υποχρεούται να αποδείξει ότι πληρούνταν τα κριτήρια του συμφέροντος, της γνώσης και της αποδοχής του κινδύνου.

[1] C(2017) 6467 final, της 27ης Σεπτεμβρίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) (Υπόθεση ΑΤ.39824 – Φορτηγά).

[2] Άρθρο 101 ΣΛΕΕ και άρθρο 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ.

[3] Η διαδικασία αυτή διέπεται από το άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΚ) 773/2004 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διεξαγωγή από την Επιτροπή των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων [101 και 102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2004, L 123, σ. 18). Παρέχει στα εμπλεκόμενα στις υποθέσεις συμπράξεων μέρη τη δυνατότητα να αναγνωρίσουν την ευθύνη τους και να επιτύχουν, ως αντάλλαγμα, μείωση του ποσού του επιβαλλόμενου προστίμου.

[4] Απόφαση C(2016) 4673 τελικό, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ (Υπόθεση ΑΤ.39824 – Φορτηγά). Η απόφαση αυτή εκδόθηκε βάσει του άρθρου 7 και του άρθρου 23, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101 και 102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1).