



Presse et Information

Tribunal de l'Union européenne  
**COMMUNIQUE DE PRESSE n° 20/22**  
Luxembourg, le 2 février 2022

Arrêt dans l'affaire T-799/17  
Scania e.a./Commission

## **Le Tribunal rejette le recours de Scania et maintient l'amende de 880,52 millions d'euros infligée par la Commission pour sa participation à l'entente entre constructeurs de camions**

*Le Tribunal apporte des clarifications concernant, d'une part, la légalité d'une procédure « hybride » associant la procédure de transaction et la procédure administrative ordinaire en matière d'ententes et, d'autre part, la notion d'« infraction unique et continue »*

Par décision du 27 septembre 2017 (ci-après la « décision attaquée »)<sup>1</sup>, la Commission européenne a constaté que les sociétés Scania AB, Scania CV AB et Scania Deutschland GmbH, trois entités du groupe Scania, actives dans la production et la vente de camions lourds destinés aux transports longue distance (ci-après, prises ensemble, « Scania »), avaient enfreint les règles du droit de l'Union interdisant les ententes<sup>2</sup>, en ayant pris part, de janvier 1997 à janvier 2011, avec leurs concurrents, à des arrangements collusoires visant à limiter la concurrence sur le marché des camions moyens et lourds dans l'Espace économique européen (EEE). La Commission a infligé à Scania une amende de 880 523 000 euros.

La décision attaquée a été adoptée à la suite d'une procédure dite « hybride », associant la procédure de transaction<sup>3</sup> et la procédure administrative ordinaire en matière d'ententes.

En l'espèce, chaque entreprise destinataire de la communication des griefs, en ce compris Scania, a confirmé à la Commission sa volonté de prendre part à des discussions en vue d'une transaction. Cependant, à la suite de discussions avec la Commission, Scania a décidé de se retirer de ladite procédure. La Commission a ainsi adopté une décision de transaction à l'égard des entreprises ayant présenté une demande formelle en ce sens<sup>4</sup> et a poursuivi l'enquête visant Scania.

Par son arrêt du 2 février 2022, **le Tribunal rejette le recours introduit par Scania** tendant à l'annulation de la décision attaquée, en apportant des clarifications en ce qui concerne la légalité d'une procédure « hybride » en matière d'ententes et la notion d'« infraction unique et continue ».

### **Appréciation du Tribunal**

En ce qui concerne la légalité de la procédure « hybride » suivie par la Commission, le Tribunal commence par observer que, contrairement à ce que soutenait Scania, la décision de la Commission de suivre une telle procédure n'emporte pas, en soi, une violation du principe de la présomption d'innocence, des droits de la défense ou du devoir d'impartialité. En effet, les

<sup>1</sup> Décision C(2017) 6467 final de la Commission, du 27 septembre 2017, relative à une procédure d'application de l'article 101 TFUE et de l'article 53 de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) (affaire AT.39824 - Camions).

<sup>2</sup> Article 101 TFUE et article 53 de l'accord EEE.

<sup>3</sup> Cette procédure est régie par l'article 10 bis du règlement (CE) n° 773/2004 de la Commission, du 7 avril 2004, relatif aux procédures mises en œuvre par la Commission en application des articles [101 et 102 TFUE] (JO 2004, L 123, p. 18). Elle permet aux parties dans les affaires d'entente de reconnaître leur responsabilité et de recevoir, en échange, une réduction du montant de l'amende infligée.

<sup>4</sup> Décision C(2016) 4673 final, relative à une procédure d'application de l'article 101 TFUE et de l'article 53 de l'accord EEE (affaire AT.39824 - Camions). Cette décision a été adoptée sur le fondement de l'article 7 et de l'article 23, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil, du 16 décembre 2002, relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles [101 et 102 TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1).

dispositions régissant la procédure de transaction ne s'opposent pas à la possibilité pour la Commission de suivre une telle procédure dans le cadre de l'application de l'article 101 TFUE. De plus, en vertu de la jurisprudence, dans le cadre de telles procédures, **la Commission est en droit d'adopter, dans un premier temps, une décision de transaction et, dans un second temps, une décision à la suite de la procédure ordinaire**, à condition de veiller au respect des principes et droits susmentionnés.

Cela étant précisé, le Tribunal examine si, dans les circonstances de l'espèce, la Commission a respecté lesdits principes.

**S'agissant du grief tiré de la violation du principe de la présomption d'innocence**, Scania soutenait que la décision de transaction avait défini la position finale de la Commission en ce qui concernait les mêmes faits que ceux énoncés dans la communication des griefs et avait conclu, sur la base des mêmes éléments de preuve utilisés dans la décision attaquée, que ces faits, auxquels Scania avait également participé, étaient constitutifs d'une infraction.

À cet égard, le Tribunal observe, en premier lieu, qu'aucun passage de la motivation de la décision de transaction, lue dans son ensemble, à la lumière des circonstances particulières dans lesquelles celle-ci avait été adoptée, n'était susceptible d'être compris comme une expression prématurée de la responsabilité de Scania.

En second lieu, le Tribunal clarifie que la reconnaissance par les destinataires d'une décision de transaction de leur responsabilité ne saurait conduire à la reconnaissance implicite de la responsabilité de l'entreprise ayant décidé de se retirer de ladite procédure, en raison de son éventuelle participation aux mêmes faits considérés comme infractionnels dans la décision de transaction. En effet, dans le cadre de la procédure administrative ordinaire qui fait suite à l'adoption d'une telle décision, l'entreprise concernée et la Commission se trouvent, par rapport à la procédure de transaction, dans une situation dite « tabula rasa », où les responsabilités doivent encore être établies.

Ainsi, la Commission est tenue, d'une part, uniquement par la communication des griefs et, d'autre part, elle est obligée de réexaminer le dossier au regard de toutes les circonstances pertinentes, y compris toutes les informations et tous les arguments qui sont mis en avant par l'entreprise intéressée à l'occasion de l'exercice de son droit d'être entendue. Par conséquent, une qualification juridique des faits retenue par la Commission à l'égard des parties à la transaction ne présuppose pas en soi que la même qualification juridique des faits ait été nécessairement retenue par la Commission à l'égard de l'entreprise qui s'est retirée d'une telle procédure. Dans ce cadre, rien n'empêche la Commission de s'appuyer sur des éléments de preuve communs dans les deux décisions de la procédure hybride.

Au regard de ces considérations et compte tenu du fait que Scania n'avait pas contesté avoir eu l'opportunité de soumettre tous les éléments de preuve visant à contester les faits et les éléments de preuve sur lesquels la Commission s'est fondée dans le cadre de la procédure administrative ordinaire, y compris ceux ajoutés au dossier après la communication des griefs, **le Tribunal exclut l'existence d'une violation du principe de la présomption d'innocence** dans le cas d'espèce.

**S'agissant du grief tiré de la violation des droits de la défense**, le Tribunal a relevé que, dans la décision de transaction, la Commission n'avait en rien préjugé de la responsabilité de Scania dans l'infraction. En conséquence, **aucune violation de ses droits de la défense ne pouvait découler du fait qu'elle n'ait pas été entendue dans le cadre de cette procédure**.

**S'agissant du grief tiré de la violation du principe d'impartialité**, le Tribunal a constaté que Scania n'a pas établi que la Commission n'avait pas offert, au cours de la procédure d'enquête, toutes les garanties pour exclure tout doute légitime en ce qui concernait son impartialité dans l'examen de l'affaire. En effet, lorsque la Commission examine, dans le cadre de la procédure ordinaire, les éléments de preuve présentés par les parties ayant fait le choix de ne pas transiger, elle n'est aucunement liée par les constatations factuelles et les qualifications juridiques qu'elle a retenues dans la décision de transaction. En outre, en considérant que le principe qui prévaut en

droit de l'Union est celui de la libre administration des preuves et que la Commission dispose d'une marge d'appréciation quant à l'opportunité d'adopter des mesures d'enquête, **son refus d'adopter des nouvelles mesures d'enquête ne s'avère pas contraire au principe d'impartialité, faute de démonstration que l'absence de telles mesures est due à la partialité de la Commission.**

En ce qui concerne **la notion d'« infraction unique et continue »**, le Tribunal examine les conditions relatives à l'existence d'une telle infraction dans le cas d'espèce et à son imputabilité à Scania.

S'agissant de la constatation de l'existence d'une infraction unique et continue, le Tribunal rappelle que, contrairement à ce que Scania faisait valoir, une telle constatation ne présuppose pas nécessairement l'établissement de plusieurs infractions, chacune relevant de l'article 101 TFUE, mais la démonstration que les différents agissements identifiés s'inscrivent dans un plan d'ensemble visant à la réalisation d'un objectif anticoncurrentiel unique.

En l'espèce, le Tribunal constate que la Commission avait établi à suffisance de droit que les contacts collusoires intervenus dans le temps à différents niveaux, notamment au niveau des instances dirigeantes, entre 1997 et 2004, au niveau inférieur du siège, entre 2000 et 2008, et au niveau allemand, entre 2004 et 2011, pris ensemble, faisaient partie d'un plan d'ensemble visant à la réalisation de l'objectif anticoncurrentiel unique de limiter la concurrence sur le marché des camions moyens et lourds dans l'EEE.

Plus précisément, l'existence de liens entre les trois niveaux des contacts collusoires ressortait du fait que les participants aux réunions étaient toujours des employés des mêmes entreprises, qu'il existait un chevauchement temporel entre les réunions tenues aux différents niveaux et qu'il existait des contacts entre les employés au niveau inférieur des sièges respectifs des parties à l'entente et les employés au niveau allemand. En outre, la nature des informations partagées, les entreprises participantes, les objectifs et les produits concernés étaient restés les mêmes pendant toute la période infractionnelle. Ainsi, même si les contacts collusoires au niveau des instances dirigeantes avaient été interrompus en septembre 2004, la même entente, ayant le même contenu et la même portée, avait été poursuivie après cette date, à la seule différence que les employés impliqués relevaient des niveaux organisationnels différents au sein des entreprises impliquées, et non du niveau des instances dirigeantes.

Dans ce contexte, le prétendu fait que les employés de Scania au niveau allemand ne savaient pas qu'ils étaient engagés dans le prolongement des pratiques qui avaient eu lieu dans les deux autres niveaux ou que les employés de Scania participant aux réunions au niveau des instances inférieures du siège n'avaient pas connaissance des réunions au niveau des instances dirigeantes n'avait pas d'importance sur le constat de l'existence d'un plan d'ensemble. En effet, la prise de conscience de l'existence d'un tel plan doit être appréciée au niveau des entreprises impliquées et non au niveau de leurs employés.

**S'agissant de l'imputabilité de l'infraction**, le Tribunal relève que, de manière analogue, les facteurs déterminant l'imputabilité de l'infraction unique et continue doivent être appréciés également au niveau de l'entreprise. En l'espèce, dans la mesure où l'entreprise Scania a participé directement à l'ensemble des aspects pertinents de l'entente, la Commission était en droit de lui imputer l'infraction dans son ensemble, sans qu'elle soit obligée de démontrer la satisfaction des critères de l'intérêt, de la connaissance et de l'acceptation du risque.

---

**RAPPEL** : Un pourvoi, limité aux questions de droit, peut être formé, devant la Cour, à l'encontre de la décision du Tribunal, dans un délai de deux mois et dix jours à compter de sa notification.

**RAPPEL** : Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

---