



## Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (dziesiąta izba w składzie powiększonym)

z dnia 2 lutego 2022 r.\*

Konkurencja – Porozumienia, decyzje i uzgodnione praktyki – Rynek producentów samochodów ciężarowych – Decyzja stwierdzająca naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG – Porozumienia i uzgodnione praktyki dotyczące cen sprzedaży samochodów ciężarowych, harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji i przerzucania kosztów związanych z tymi technologiami na klientów – Postępowanie „hybrydowe” rozłożone w czasie – Domniemanie niewinności – Zasada bezstronności – Karta praw podstawowych – Jednolite i ciągle naruszenie – Ograniczenie konkurencji ze względu na cel – Zasięg geograficzny naruszenia – Grzywna – Proporcjonalność – Równość traktowania – Nieograniczone prawo orzekania

W sprawie T-799/17,

**Scania AB**, z siedzibą w Södertälje (Szwecja),

**Scania CV AB**, z siedzibą w Södertälje,

**Scania Deutschland GmbH**, z siedzibą w Koblencji (Niemcy),

które reprezentowali adwokaci D. Arts, F. Miotto, C. Pommiès, K. Schillemans, C. Langenius, L. Ulrichs, P. Hammarskiöld, S. Falkner i N. De Backer,

strona skarżąca,

przeciwko

**Komisji Europejskiej**, którą reprezentowali M. Farley i L. Wildpanner, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

mającej za przedmiot oparte na art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia nieważności decyzji Komisji C(2017) 6467 final z dnia 27 września 2017 r. dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 TFUE oraz w art. 53 porozumienia EOG (sprawa AT.39824 – Samochody ciężarowe) lub, posiłkowo, żądanie obniżenia kwoty grzywien nałożonych na skarżące w tej decyzji,

SĄD (dziesiąta izba w składzie powiększonym),

\* Język postępowania: angielski.

w składzie: S. Papasavvas, prezes, A. Kornezov, E. Buttigieg (sprawozdawca), K. Kowalik-Bańczyk i G. Hesse, sędziowie,

sekretarz: B. Lefebvre, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 18 czerwca 2020 r.,

wyduje następujący

## Wyrok

### I. Okoliczności powstania sporu

- 1 Skarżące – Scania AB, Scania CV AB i Scania Deutschland GmbH (zwana dalej „Scania DE”) – są trzema podmiotami prawnymi przedsiębiorstwa Scania (zwanego dalej „Scanią”). Scania prowadzi działalność w zakresie produkcji i sprzedaży dużych samochodów ciężarowych (ponad 16 ton) przeznaczonych do przewozów na dalekie odległości, dystrybucji, przewozów związanych z działalnością budowlaną i z robotami specjalistycznymi.
- 2 Decyzją C(2017) 6467 final z dnia 27 września 2017 r. dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 TFUE i art. 53 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) (sprawa AT.39824 – Samochody ciężarowe) (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”) Komisja Europejska stwierdziła, że skarżące naruszyły art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG poprzez udział od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. z podmiotami prawnymi przedsiębiorstw [poufne]<sup>1</sup>, [poufne], [poufne], [poufne] i [poufne] w uzgodnieniach o znamionach zmowy w zakresie cen, podwyżek cen brutto średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG, a także w zakresie harmonogramu i przerzucania kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji spalin dla średnich i dużych samochodów ciężarowych wymaganych przez normy od Euro 3 do Euro 6 (art. 1 zaskarżonej decyzji). Komisja nałożyła solidarnie na Scanię AB i Scanię CV AB grzywnę w wysokości 880 523 000 EUR, z której to kwoty Scania DE została uznana za solidarnie odpowiedzialną za zapłatę 440 003 282 EUR (art. 2 zaskarżonej decyzji).

### A. Postępowanie administracyjne poprzedzające wydanie zaskarżonej decyzji

- 3 W dniu 20 września 2010 r. [poufne] zwróciła się do Komisji z wnioskiem o zwolnienie z grzywny na podstawie pkt 14 obwieszczenia [komunikatu] Komisji w sprawie zwalniania z grzywien i zmniejszania grzywien w sprawach kartelowych (Dz.U. 2006, C 298, s. 17, zwanego dalej „komunikatem w sprawie współpracy”). W dniu 17 grudnia 2010 r. Komisja przyznała warunkowe zwolnienie z grzywny [poufne].
- 4 W dniach od 18 do 21 stycznia 2011 r. Komisja przeprowadziła kontrole w pomieszczeniach między innymi skarżących.

<sup>1</sup> Dane poufne utajnione.

- 5 W dniu 28 stycznia 2011 r. [poufne] złożyła wniosek o zwolnienie z grzywny zgodnie z pkt 14 komunikatu w sprawie współpracy, a posiłkowo o zmniejszenie grzywny zgodnie z pkt 27 tego komunikatu. Ten sam krok podjęły po niej [poufne] i [poufne].
- 6 W trakcie dochodzenia Komisja skierowała między innymi do skarżących szereg żądań udzielenia informacji na podstawie art. 18 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).
- 7 W dniu 20 listopada 2014 r. Komisja wszczęła przewidziane w art. 11 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2003 postępowanie przeciwko skarżącym i podmiotom prawnym przedsiębiorstw wymienionych w pkt 2 powyżej i sporządziła pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, które zostało doręczone wszystkim tym podmiotom, w tym skarżącym.
- 8 Po doręczeniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów jego adresaci mieli dostęp do akt dochodzenia Komisji.
- 9 W trakcie [poufne] adresaci pisma w sprawie przedstawienia zarzutów skontaktowali się z Komisją w sposób nieformalny, zwracając się do niej o dalsze prowadzenie sprawy w ramach postępowania ugodowego przewidzianego w 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). Komisja postanowiła wszcząć postępowanie ugodowe po tym, jak każdy z adresatów pisma w sprawie przedstawienia zarzutów potwierdził wolę wzięcia udziału w rozmowach ugodowych.
- 10 W dniach od [poufne] do [poufne] odbyły się rozmowy ugodowe między każdym adresatem pisma w sprawie przedstawienia zarzutów a Komisją. Po przeprowadzeniu tych rozmów niektórzy adresaci pisma w sprawie przedstawienia zarzutów przedstawili Komisji formalny wniosek o zawarcie ugody na podstawie art. 10a ust. 2 rozporządzenia nr 773/2004 (zwani dalej „stronami ugody”). Skarżące nie złożyły takiego wniosku.
- 11 W dniu 19 lipca 2016 r. Komisja wydała na podstawie art. 7 i art. 23 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2003 decyzję C(2016) 4673 final dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG (sprawa AT.39824 – Samochody ciężarowe) skierowaną do stron ugody (zwaną dalej „decyzją w sprawie ugody”).
- 12 Ponieważ skarżące postanowiły nie składać formalnego wniosku o zawarcie ugody, Komisja kontynuowała dochodzenie dotyczące ich w ramach postępowania zwyczajnego (nieugodowego).
- 13 W dniu 23 września 2016 r. skarżące po uzyskaniu dostępu do akt sprawy przedstawiły pisemną odpowiedź na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów.
- 14 W dniu 18 października 2016 r. skarżące wzięły udział w przesłuchaniu.
- 15 W dniu 7 kwietnia 2017 r. Komisja zgodnie z pkt 111 swojego zawiadomienia [komunikatu] w sprawie najlepszych praktyk w zakresie prowadzenia postępowań w związku z art. 101 i 102 TFUE (Dz.U. 2011, C 308, s. 6) skierowała do Scanii AB opis faktów. W dniu 23 czerwca 2017 r. Komisja skierowała również wspomniany opis do Scania CV AB i Scania DE.

- 16 W dniu 12 maja 2017 r. Scania AB przekazała Komisji uwagi na piśmie w przedmiocie dowodów załączonych do pisma z opisem stanu faktycznego, które odzwierciedlały również stanowisko Scanii CV AB i Scanii DE.
- 17 W dniu 27 września 2017 r. Komisja wydała zaskarżoną decyzję.

## **B. Zaskarżona decyzja**

### ***1. Struktura rynku samochodów ciężarowych i mechanizm ustalania cen w przemyśle samochodów ciężarowych***

- 18 Komisja rozpoczęła zaskarżoną decyzję od przedstawienia w motywach 22–50 struktury rynku samochodów ciężarowych i mechanizmu ustalania cen w przemyśle samochodów ciężarowych, w tym w odniesieniu do Scanii.

#### ***a) Struktura rynku samochodów ciężarowych***

- 19 Jeśli chodzi o strukturę rynku samochodów ciężarowych, Komisja podnosi, że charakteryzuje się on wysokim poziomem przejrzystości i koncentracji, a strony mają wiele okazji do corocznych spotkań i omawiania sytuacji na rynku. Zdaniem Komisji dzięki tym wszystkim kontaktom strony mogły mieć dokładne wyobrażenie o sytuacji konkurencyjnej każdej z nich (motywy 22 i 23 zaskarżonej decyzji).
- 20 Komisja podnosi również, że strony, w tym Scania, dysponują spółkami zależnymi na ważnych rynkach krajowych działającymi jako dystrybutorzy ich produktów. Ci krajowi dystrybutorzy dysponują własną sieć autoryzowanych przedstawicieli (motyw 25 zaskarżonej decyzji). Komisja zauważa, że Scania sprzedaje swoje samochody ciężarowe za pośrednictwem dystrybutorów krajowych, którymi są spółki zależne, w których posiada ona 100% udziałów, we wszystkich państwach EOG z wyjątkiem [poufne]. Dystrybutorzy krajowi Scanii sprzedają zakupione w centrali samochody ciężarowe autoryzowanym przedstawicielom będącym albo spółkami zależnymi w 100%, albo przedsiębiorstwami niezależnymi. Komisja zaznacza, że w Niemczech Scania posiada [poufne] autoryzowanych przedstawicieli będących spółkami zależnymi w 100% (motyw 26 zaskarżonej decyzji).

#### ***b) Mechanizm ustalania cen w sektorze samochodów ciężarowych***

- 21 Jeśli chodzi o mechanizm ustalania cen, Komisja stwierdza, że obejmuje on te same etapy w wypadku wszystkich stron i rozpoczyna się zazwyczaj od ustalenia w pierwszym etapie przez centralę wyjściowej tabeli cen brutto. Ponadto zdaniem Komisji w ramach drugiego etapu ustalane są ceny transferowe dla sprzedaży samochodów ciężarowych na różnych rynkach krajowych między centralą producentów a dystrybutorami krajowymi, którzy są przedsiębiorstwami niezależnymi lub w 100% należą do centrali. Poza tym zdaniem Komisji w ramach trzeciego etapu ustalane są ceny płacone przez autoryzowanych przedstawicieli dystrybutorom, a w ramach czwartego etapu ostateczna cena netto płacona przez konsumentów, która jest negocjowana przez autoryzowanych przedstawicieli lub samych producentów, gdy sprzedają bezpośrednio dilerom lub znaczącym klientom (motyw 38 zaskarżonej decyzji).

22 Komisja stwierdza, że o ile cena końcowa płacona przez konsumentów może się różnić (na przykład z powodu stosowania różnych rabatów na różnych poziomach łańcucha dystrybucji), o tyle wszystkie ceny stosowane na każdym etapie łańcucha dystrybucji wynikają bezpośrednio (w przypadku cen transferowych między centralą a dystrybutorem) lub pośrednio (w przypadku ceny płaconej dystrybutorowi przez autoryzowanego przedstawiciela lub w przypadku ceny płaconej przez klienta końcowego) z wyjściowej ceny brutto. Zdaniem Komisji okazuje się zatem, że wyjściowe tabele cen brutto ustalane przez siedzibę stanowią wspólny i zasadniczy składnik kalkulacji cen stosowanych na każdym etapie krajowych łańcuchów dystrybucyjnych w całej Europie (motyw 38 zaskarżonej decyzji). Komisja wyjaśnia, że wszystkie strony z wyjątkiem [poufne] sporządziły w latach 2000–2006 tabele cen brutto zawierające zharmonizowane ceny brutto dla całego EOG (motyw 40 zaskarżonej decyzji).

### *c) Mechanizm ustalania cen w Scanii*

23 W motywach 41–50 zaskarżonej decyzji Komisja opisuje mechanizm ustalania cen w Scanii i podmioty uczestniczące w tym ustalaniu.

24 Zgodnie z tym opisem centrala Scanii ustala tabelę cen brutto ex-works (zwaną dalej „FGPL”) dla wszystkich różnych dostępnych części samochodu ciężarowego (motyw 44 zaskarżonej decyzji) [poufne].

25 Każdy krajowy dystrybutor Scanii (np. Scania DE) negocjuje z centralą Scanii „cenę netto dla dystrybutora” (cenę płaconą przez dystrybutora centrali za każdą część) na podstawie FGPL, którą otrzymał. Cena netto dla dystrybutora jest wskazana w dokumencie zwanym „RPU”, który wskazuje różnicę pomiędzy FGPL a ceną netto dystrybutora z uwzględnieniem rabatów. Rabaty przyznawane dystrybutorowi są ustalane przez [poufne] w centrali Scanii, ale są również omawiane w ramach komitetu ds. cen. Ostateczną decyzję w sprawie ceny netto dla dystrybutora Scanii podejmuje [poufne] (motyw 45 zaskarżonej decyzji).

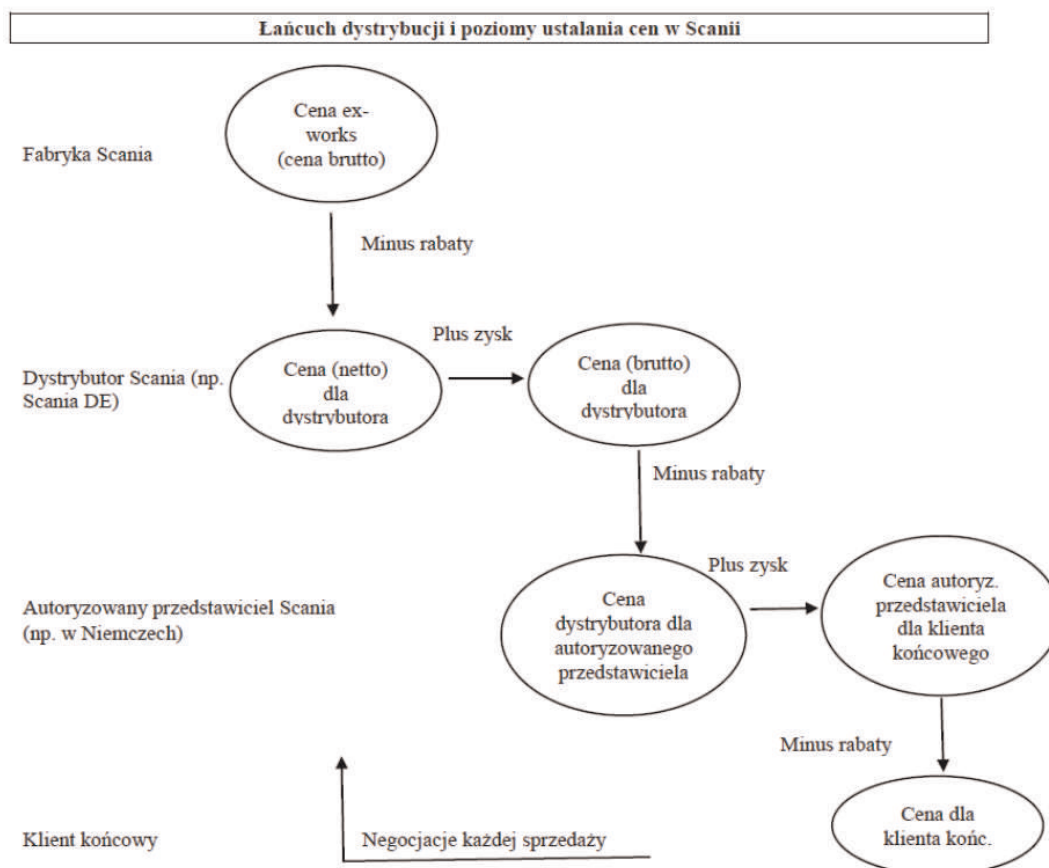
26 Ponadto krajowy dystrybutor Scanii przekazuje swą własną tabelę cen brutto (składających się z ceny netto dla dystrybutora i marży zysku) dla wszystkich różnych dostępnych części samochodu ciężarowego autoryzowanym przedstawicielom Scanii na jego terytorium (motyw 46 zaskarżonej decyzji).

27 Autoryzowany przedstawiciel Scanii negocjuje z dystrybutorem „cenę netto dla autoryzowanego przedstawiciela” opartą na tabeli cen brutto dystrybutora pomniejszonej o znaczne obniżenie ceny, z którego korzysta autoryzowany przedstawiciel (motyw 47 zaskarżonej decyzji).

28 [poufne].

29 Klienci, którzy kupują samochody ciężarowe poprzez autoryzowanych przedstawicieli Scanii, płacą „cenę dla klienta”. „Cena dla klienta” stanowi cenę netto dla autoryzowanego przedstawiciela powiększoną o marżę zysku autoryzowanego przedstawiciela oraz ewentualne koszty wynikające z indywidualizacji samochodu ciężarowego i obniżoną w zależności od obniżek i promocji oferowanych klientowi (motyw 48 zaskarżonej decyzji). Komisja stwierdza, że zmiana ceny na którymkolwiek etapie łańcucha dystrybucji będzie miała ograniczony wpływ lub nie będzie miała wpływu na cenę końcową płaconą przez konsumenta (motyw 48 zaskarżonej decyzji).

- 30 Komisja stwierdza, że FGPL ma zastosowanie na szczeblu światowym, podczas gdy cena netto dla dystrybutora i tabela cen brutto dystrybutora mają zastosowanie do regionu, w którym dystrybutor prowadzi działalność. Podobnie cena wynegocjowana przez autoryzowanego przedstawiciela jest stosowana do regionu, w którym autoryzowany przedstawiciel prowadzi działalność (motyw 49 zaskarżonej decyzji).
- 31 Motyw 50 zaskarżonej decyzji zawiera wykres poszczególnych etapów mechanizmu pobierania ustalania cen w Scaniu, opisanych w pkt 24–29 powyżej. Wykres ten został dostarczony przez skarżące w toku postępowania administracyjnego i wygląda następująco:



***d) W przedmiocie wpływu podwyżek cen na szczeblu europejskim na ceny na szczeblu krajowym***

- 32 W motywach 51 i 52 zaskarżonej decyzji Komisja bada wpływ podwyżek cen na szczeblu europejskim na ceny na szczeblu krajowym. W tym względzie Komisja zauważa, że dystrybutorzy krajowi producentów, tacy jak Scania DE, nie są niezależni przy ustalaniu cen brutto i tabel cen brutto oraz że wszystkie ceny stosowane na każdym etapie łańcucha dystrybucji aż do konsumenta końcowego wynikają z ogólnoeuropejskich tabel cen brutto ustalonych na szczeblu centrali (motyw 51 zaskarżonej decyzji).

33 Zdaniem Komisji wynika z tego, że podwyżka cen w ogólnoeuropejskiej tabeli cen brutto, przyjęta na szczeblu centrali, determinuje ruch „ceny netto dla dystrybutora”, to znaczy ceny, jaką dystrybutor płaci centrali za zakup samochodu ciężarowego. W konsekwencji zdaniem Komisji dokonana przez centralę podwyżka wyżej wymienionych cen brutto wpływa również na poziom ceny brutto dystrybutora, to znaczy na cenę, jaką autoryzowany przedstawiciel płaci dystrybutorowi, nawet jeśli cena dla konsumenta końcowego niekoniecznie ulega zmianie w takim samym stosunku lub w ogóle nie ulega zmianie (motyw 52 zaskarżonej decyzji).

## **2. Kontakty o znamionach zmowy między Scanią a stronami ugody**

34 W zaskarżonej decyzji Komisja przyjęła, że Scania uczestniczyła w spotkaniach o znamionach zmowy i w kontaktach ze stronami ugody na różnych forach i na różnych szczeblach, które ewoluowały z biegiem czasu, podczas gdy uczestniczące przedsiębiorstwa, cele i produkty, o których mowa, pozostawały takie same (motyw 75 zaskarżonej decyzji).

35 Komisja określiła trzy szczeble kontaktów o charakterze zmowy.

36 W pierwszej kolejności Komisja przyjęła, że w pierwszych latach naruszenia członkowie kadr kierowniczych stron kartelu dyskutowali o swoich zamiarach w zakresie cen, przyszłych podwyżek cen brutto, czasami także o ewolucji cen konsumpcyjnych netto, a niekiedy porozumiewali się co do podwyżki swoich cen brutto. W zaskarżonej decyzji Komisja odniosła się do tego szczebla kontaktów o znamionach zmowy jako „szczebla organów kierowniczych” (top management). Komisja dodała, że podczas spotkań na szczeblu organów kierowniczych strony kartelu porozumiewały się ponadto co do harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami od Euro 3 do Euro 5, a w niektórych przypadkach uzgodniono, że dane technologie nie będą wprowadzane przed określoną datą (motyw 75 zaskarżonej decyzji). Komisja stwierdziła, że spotkania na szczeblu organów kierowniczych miały miejsce w latach 1997–2004 [motyw 327 lit. a) zaskarżonej decyzji].

37 W drugiej kolejności Komisja przyjęła, że w ograniczonym okresie, równoległe do spotkań na szczeblu organów kierowniczych, kadry średniego szczebla centrali stron kartelu prowadziły rozmowy, które obejmowały poza wymianą informacji technicznych wymianę informacji na temat cen i podwyżek cen brutto. W zaskarżonej decyzji Komisja odniosła się do tego poziomu kontaktów o znamionach zmowy jako „niższego szczebla centrali” (lower headquarters level) (motyw 75 zaskarżonej decyzji). Komisja przyjęła, że spotkania na niższym szczeblu centrali miały miejsce w latach 2000–2008 [motyw 327 lit. a) zaskarżonej decyzji].

38 W trzeciej kolejności Komisja przyjęła, że po wprowadzeniu euro i wprowadzeniu tabel cen brutto na skalę europejską przez prawie wszystkich producentów samochodów ciężarowych strony kartelu nadal systematycznie koordynowały swoje przyszłe zamiary cenowe za pośrednictwem swoich niemieckich spółek zależnych. W zaskarżonej decyzji Komisja odniosła się do tego szczebla kontaktów o znamionach zmowy jako „szczebla niemieckiego” (German level meetings). Komisja wyjaśniła, że podobnie jak w przypadku kontaktów w pierwszych latach istnienia kartelu przedstawiciele niemieckich spółek zależnych omawiali przyszłe podwyżki cen brutto, a także harmonogram i przerzucanie kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, narzuconym normami Euro 5 i Euro 6. Wymieniali oni również inne szczególnie chronione informacje handlowe (motyw 76 zaskarżonej decyzji). Komisja przyjęła, że spotkania na szczeblu niemieckim odbywały się od 2004 r. [motyw 327 lit. a) zaskarżonej decyzji].

### **3. Zastosowanie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG**

#### **a) Porozumienia i uzgodnione praktyki**

- 39 Komisja uznała, że dowody z dokumentów zawarte w aktach sprawy wykazują, iż wspomniane kontakty miały za przedmiot:
- przewidywane przez uczestników kartelu zmiany cen brutto, tabel cen brutto, harmonogramu tych zmian, a także sporadycznie wymianę informacji dotyczących planowanych zmian cen netto lub zmian rabatów oferowanych klientom [motyw 212 lit. a) zaskarżonej decyzji];
  - datę wprowadzenia technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6, a także przerzucenie kosztów związanych z wprowadzeniem tych technologii [motyw 212 lit. b) zaskarżonej decyzji];
  - wymianę innych informacji szczególnie chronionych z punktu widzenia konkurencji, takich jak udziały w rynkach docelowych, aktualne ceny netto i rabaty, tabele cen brutto (nawet przed ich wejściem w życie), konfiguratory samochodów ciężarowych, zamówienia i poziomy zapasów [motyw 212 lit. c) zaskarżonej decyzji].
- 40 Komisja wskazała, że strony utrzymywały wielostronne kontakty na różnych szczeblach i że niekiedy miały wspólne kontakty i spotkania na różnych szczeblach. Zdaniem Komisji kontakty te były ze sobą powiązane treścią, datą, jawnymi odniesieniami jednych do drugich i przepływem uzyskanych informacji między nimi (motyw 213 zaskarżonej decyzji).
- 41 Komisja uznała, że działania te stanowią formę koordynacji i współpracy, którą strony świadomie zastąpiły ryzyko konkurencji praktyczną współpracą między sobą. Zdaniem Komisji rozpatrywane zachowanie przybrało formę porozumienia lub uzgodnionej praktyki, w których konkurencyjne przedsiębiorstwa nie określały w sposób niezależny polityki handlowej, jaką zamierzały przyjąć na rynku, lecz koordynowały swoje zachowanie w dziedzinie cen poprzez bezpośrednie kontakty i zobowiązały się do skoordynowanego opóźnienia wprowadzenia technologii (motyw 214 zaskarżonej decyzji). Zdaniem Komisji systematyczne uczestnictwo w kontaktach o znamionach zмовы stworzyło klimat wzajemnego zrozumienia polityki cenowej stron (motyw 215 zaskarżonej decyzji).
- 42 Komisja wskazała, że Scania regularnie uczestniczyła w różnych formach zмовы przez cały okres trwania naruszenia i doszła do wniosku, że naruszenie, w którym uczestniczyła Scania, miało formę porozumienia lub uzgodnionej praktyki w rozumieniu art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG (motyw 229 zaskarżonej decyzji).

#### **b) Ograniczenie konkurencji**

- 43 Komisja podniosła, że antykonkurencyjne zachowanie w niniejszej sprawie miało na celu ograniczenie konkurencji (motyw 236 zaskarżonej decyzji).
- 44 Zdaniem Komisji główny aspekt całości porozumień i uzgodnionych praktyk, który można było uznać za ograniczenie konkurencji, polegał na koordynacji cen i podwyżkach cen brutto poprzez kontakty dotyczące cen, koordynacji w sprawie daty i dodatkowych kosztów wynikających

z wprowadzenia na rynek nowych samochodów ciężarowych zgodnych z normami w dziedzinie emisji oraz wymianie szczególnie chronionych informacji na płaszczyźnie konkurencji (motyw 237 zaskarżonej decyzji).

- 45 Komisja przyjęła, że Scania uczestniczyła w kontaktach o znamionach zmowy opisanych w pkt 39 powyżej oraz że wszystkie porozumienia i uzgodnione praktyki, w których uczestniczyła, miały na celu ograniczenie konkurencji w rozumieniu art. 101 TFUE (motywy 238 i 239 zaskarżonej decyzji).

### *c) Jednolite i ciągłe naruszenie*

- 46 Komisja uznała, że porozumienia lub uzgodnione praktyki między Scanią i stronami ugody stanowiły jednolite i ciągłe naruszenie objęte art. 101 ust. 1 TFUE oraz art. 53 porozumienia EOG w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. Naruszenie polegało na zmowie dotyczącej cen i podwyżek cen brutto w EOG w odniesieniu do średnich i dużych samochodów ciężarowych oraz harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych narzuconych normami od Euro 3 do Euro 6 (motyw 315 zaskarżonej decyzji).
- 47 W szczególności Komisja uznała, że za pomocą kontaktów antykonkurencyjnych strony realizowały wspólny plan mający jednolity antykonkurencyjny cel i że Scania wiedziała lub powinna była wiedzieć o ogólnym zakresie stosowania i istotnych cechach sieci kontaktów o znamionach zmowy i miała zamiar przyczynić się do funkcjonowania kartelu poprzez swoje działania (motyw 316 zaskarżonej decyzji).
- 48 Komisja podniosła, że jednolity antykonkurencyjny cel polegał na ograniczeniu konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG. Cel ten został osiągnięty poprzez stosowanie praktyk ograniczających poziom niepewności strategicznej między stronami w odniesieniu do przyszłych cen i podwyżek cen brutto, a także w odniesieniu do harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem samochodów ciężarowych odpowiadających normom środowiskowym (motyw 317 zaskarżonej decyzji).

### *d) Zasięg geograficzny naruszenia*

- 49 Komisja uznała, że zasięg geograficzny naruszenia obejmował całe terytorium EOG w całym okresie naruszenia (motyw 386 zaskarżonej decyzji).

## **4. Adresaci**

- 50 W pierwszej kolejności Komisja skierowała zaskarżoną decyzję do Scanii CV AB i Scanii DE, które uznała za bezpośrednie odpowiedzialne za naruszenie w następujących okresach:
- w wypadku Scanii CV AB w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 27 lutego 2009 r.;
  - w wypadku Scanii DE w okresie od dnia 20 stycznia 2004 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. (motyw 410 zaskarżonej decyzji).

- 51 W drugiej kolejności Komisja przyjęła również, że w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. Scania AB posiadała bezpośrednio lub pośrednio wszystkie akcje Scanii CV AB, która z kolei posiadała bezpośrednio lub pośrednio wszystkie akcje Scanii DE (motyw 411 zaskarżonej decyzji). W konsekwencji Komisja wskazała, że kieruje zaskarżoną decyzję również do następujących podmiotów, które są solidarnie odpowiedzialne jako spółki dominujące:
- do Scanii AB odpowiedzialnej z jednej strony za zachowanie Scanii CV AB w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 27 lutego 2009 r., a z drugiej strony za zachowanie Scanii DE w okresie od dnia 20 stycznia 2004 r. do dnia 18 stycznia 2011 r.;
  - do Scanii CV AB jako odpowiedzialnej za zachowanie Scanii DE w okresie od dnia 20 stycznia 2004 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. (motyw 412 zaskarżonej decyzji).
- 52 Komisja doszła do wniosku, że adresatami zaskarżonej decyzji były podmioty Scania AB, Scania CV AB i Scania DE (motyw 413 zaskarżonej decyzji).

### **5. Obliczenie kwoty grzywny**

- 53 W niniejszej sprawie Komisja zastosowała wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1/2003 (Dz.U. 2006, C 210, s. 2, zwane dalej „wytycznymi w sprawie metody ustalania grzywien”).

#### **a) Kwota podstawowa grzywny**

- 54 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o wartość sprzedaży, została ona obliczona na podstawie sprzedaży dużych samochodów ciężarowych dokonanej przez skarżące w EOG (skorygowanej w celu uwzględnienia ewolucji terytorium EOG) w roku 2010, który jest ostatnim pełnym rokiem naruszenia (motywy 429–431 zaskarżonej decyzji). Komisja obliczyła, że wartość ta odpowiada kwocie [poufne] EUR.
- 55 Komisja uznała, że biorąc pod uwagę skalę wartości sprzedaży skarżących, cel odstraszący i cel proporcjonalności leżące u podstaw art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1/2003 mogły zostać osiągnięte bez posłużenia się całkowitą wartością sprzedaży dużych samochodów ciężarowych skarżących w 2010 r. W konsekwencji na podstawie pkt 37 wytycznych w sprawie metody ustalania grzywien Komisja postanowiła uwzględnić tylko część całkowitej wartości sprzedaży do celów obliczenia grzywny, a mianowicie kwotę [poufne] EUR (motywy 432 i 433 zaskarżonej decyzji). Komisja podkreśliła, że procent wartości sprzedaży przyjęty przez nią w odniesieniu do Scanii był taki sam jak przyjęty w decyzji w sprawie ugody w odniesieniu do stron ugody (motyw 432 in fine zaskarżonej decyzji).
- 56 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o wagę naruszenia, Komisja uznała, że biorąc pod uwagę, po pierwsze, fakt, iż porozumienia w sprawie koordynacji cen znajdują się ze względu na sam ich charakter wśród najpoważniejszych naruszeń art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, po drugie, okoliczność, że kartel obejmował całe terytorium EOG, i po trzecie, łączny udział w rynku przedsiębiorstw uczestniczących w kartelu (który był wyższy niż 90%), współczynnik wagi naruszenia zastosowany w tej sprawie (tj. przyjęty procent wartości sprzedaży) wyniósł 17% (motywy 434–437 zaskarżonej decyzji).

- 57 W trzeciej kolejności Komisja, uwzględniając czas trwania uczestnictwa Scanii w naruszeniu, pomnożyła kwotę wynikającą z pkt 56 powyżej przez 14, która to liczba stanowi liczbę lat tego uczestnictwa (motywy 438 i 439 zaskarżonej decyzji).
- 58 W czwartej kolejności Komisja podwyższyła zgodnie z pkt 25 wytycznych w sprawie metody ustalania grzywien kwotę podstawową o dodatkową kwotę (opłatę wejściową) wynoszącą 17% przyjętej wartości sprzedaży (motywy 440 i 441 zaskarżonej decyzji).
- 59 Na podstawie tych obliczeń Komisja doszła do wniosku, że kwota podstawowa grzywiny wynosi 880 523 000 EUR (motyw 442 zaskarżonej decyzji).

### ***b) Ostateczna kwota grzywiny***

- 60 Komisja uznała, że w niniejszej sprawie nie występują okoliczności obciążające lub łagodzące, które mogłyby zmienić kwotę podstawową grzywiny nałożonej na Scanię (motyw 444 zaskarżonej decyzji). Komisja doszła zatem do wniosku, że ostateczna kwota grzywiny wynosi 880 523 000 EUR i że kwota ta nie przekracza górnej granicy 10% obrotu Scanii (motywy 445–447 zaskarżonej decyzji).

## **6. Sentencja zaskarżonej decyzji**

- 61 Sentencja zaskarżonej decyzji ma następujące brzmienie:

### *„Artykuł 1*

Następujące podmioty prawne Scanii, uzgadniając ceny i podwyżki cen brutto w EOG średnich i dużych samochodów ciężarowych oraz harmonogram i przerwianie kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, narzuconych normami Euro 3–6, naruszyły art. 101 TFUE i art. 53 [porozumienia] EOG w następujących okresach:

- a) Scania AB (publ) w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r.;
- b) Scania CV AB (publ) w okresie od 17 stycznia 1997 r. do 18 stycznia 2011 r.;
- c) Scania DE w okresie od dnia 20 stycznia 2004 r. do dnia 18 stycznia 2011 r.

### *Artykuł 2*

Za naruszenie, o którym mowa w art. 1, nałożone zostają następujące grzywiny:

880 523 000 EUR solidarnie na Scania AB (publ) i Scania CV AB (publ), z których Scania DE jest solidarnie odpowiedzialna za zapłatę 440 003 282 EUR.

[...]”

## II. Postępowanie i żądania stron

- 62 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 11 grudnia 2017 r. skarżące wniosły niniejszą skargę.
- 63 Pismem z dnia 20 lutego 2019 r. sekretariat Sądu poinformował strony o zamknięciu pisemnego etapu postępowania.
- 64 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 11 marca 2019 r. skarżące złożyły wniosek o przeprowadzenie rozprawy. Komisja nie zajęła w wyznaczonym terminie stanowiska w przedmiocie przeprowadzenia rozprawy.
- 65 Ze względu na zmianę składu izb Sądu zgodnie z art. 27 § 5 regulaminu postępowania przed Sądem sędzia sprawozdawca został przydzielony do dziesiątej izby, której w konsekwencji przydzielona została niniejsza sprawa.
- 66 Na wniosek sędziego sprawozdawcy Sąd (dziesiąta izba) postanowił o otwarciu ustnego etapu postępowania.
- 67 Na wniosek dziesiątej izby Sąd postanowił na podstawie art. 28 regulaminu postępowania przekazać sprawę składowi powiększonemu.
- 68 W kontekście kryzysu sanitarnego związanego z COVID-19 rozprawa przewidziana w dniu 2 kwietnia 2020 r. została odroczone.
- 69 Ponieważ jeden z członków dziesiątej izby w składzie powiększonym nie mógł uczestniczyć w dalszym postępowaniu, prezes Sądu wyznaczył wiceprezesa Sądu w celu uzupełnienia dziesiątej izby w składzie powiększonym i tym samym pełnienia funkcji prezesa tej izby.
- 70 Pismem z dnia 5 czerwca 2020 r. skarżące na podstawie art. 66 regulaminu postępowania wniosły o pominięcie wobec opinii publicznej pewnych danych zawartych w sprawozdaniu na rozprawę. Pismem z tego samego dnia Komisja na tej samej podstawie wniosła o pominięcie wobec opinii publicznej pewnych danych zawartych w szczególności w sprawozdaniu na rozprawę i w wyroku kończącym postępowanie w sprawie.
- 71 Pismem z dnia 5 czerwca 2020 r. Komisja wniosła na podstawie art. 109 § 2 regulaminu postępowania o przeprowadzenie rozprawy przy drzwiach zamkniętych. Skarżące przedstawiły uwagi w przedmiocie tego wniosku w dniu 9 czerwca 2020 r.
- 72 W dniu 12 czerwca 2020 r. Sąd postanowił o przeprowadzeniu rozprawy przy drzwiach zamkniętych.
- 73 Na rozprawie w dniu 18 czerwca 2020 r. wysłuchano wystąpień stron i ich odpowiedzi na pytania Sądu.
- 74 Na rozprawie Sąd wskazał stronom, że uważa za konieczne dla rozstrzygnięcia sporu, by przeanalizował pewne dokumenty wymienione w zaskarżonej decyzji.

- 75 W następstwie wyjaśnień przedstawionych przez Komisję w piśmie z dnia 23 czerwca 2020 r. w przedmiocie treści i statusu prawnych dokumentów, o których mowa w pkt 74 powyżej, postanowieniem z dnia 14 lipca 2020 r. Sąd przyjął środek dowodowy i środek organizacji postępowania, zwracając się do Komisji o przedstawienie tych dokumentów. Komisja zastosowała się do żądania Sądu w wyznaczonym terminie.
- 76 Ustny etap postępowania został zamknięty w dniu 26 października 2020 r.
- 77 Skarżące wnoszą do Sądu o:
- stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;
  - posiłkowo – stwierdzenie częściowej nieważności zaskarżonej decyzji i obniżenie kwoty grzywny nałożonej na nie na podstawie art. 261 TFUE i art. 31 rozporządzenia nr 1/2003;
  - w każdym wypadku zastąpienie oceny przyjętej przez Komisję w zakresie wysokości nałożonej na nie grzywny własną oceną i obniżenie jej zgodnie z art. 261 TFUE i art. 31 rozporządzenia nr 1/2003;
  - obciążenie Komisji kosztami postępowania.
- 78 Komisja wnosi do Sądu o:
- oddalenie skargi;
  - obciążenie skarżących kosztami postępowania.

### **III. Co do prawa**

#### **A. W przedmiocie pominięcia pewnych danych wobec opinii publicznej**

- 79 Komisja w piśmie z dnia 5 czerwca 2020 r. (zob. pkt 70 powyżej) wniosła o pominięcie wobec opinii publicznej w szczególności danych, o których pominięcie w jawnej wersji zaskarżonej decyzji zwróciły się do niej strony ugody. Komisja poinformowała Sąd, że w odniesieniu do tych ostatnich wniosków strony ugody zwróciły się do urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające na podstawie art. 8 decyzji 2011/695/UE przewodniczącego Komisji Europejskiej z dnia 13 października 2011 r. w sprawie funkcji i zakresu uprawnień urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji (Dz.U. 2011, L 275, s. 29) i że do tego dnia urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające nie rozpatrzył jeszcze wyżej wymienionych wniosków stron ugody.
- 80 W ramach stosowania art. 66 regulaminu postępowania Sąd musi pogodzić zasadę jawności orzeczeń sądowych z prawem do ochrony danych osobowych i prawem do ochrony tajemnicy zawodowej, mając również na względzie prawo opinii publicznej do uzyskania dostępu do orzeczeń sądowych zgodnie z zasadami zapisanymi w art. 15 TFUE (zob. podobnie i analogicznie wyrok z dnia 5 października 2020 r., Broughton/Eurojust, T-87/19, niepublikowany, EU:T:2020:464, pkt 49).

- 81 W ramach tego godzenia interesów Sąd postanowił w niniejszej sprawie, co się tyczy jawnej wersji niniejszego wyroku, dokonać anonimizacji nazwisk osób fizycznych wymienionych w niniejszym wyroku i utajnić nazwy osób prawnych innych niż skarżące. Postanowił również utajnić niektóre dane dotyczące w szczególności mechanizmu ustalania cen w Scanii i obliczenia nałożonej na nią grzywny, których utajnienie nie ma wpływu na zrozumienie jawnej wersji wyroku.
- 82 Sąd postanowił natomiast nie utajniać w jawnej wersji wyroku danych, których dotyczyły wnioski stron ugody skierowane do Komisji (zob. pkt 79 powyżej). Niektóre z tych danych można bowiem wywnioskować z treści dokumentów opublikowanych na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji, a zatem należą do domeny publicznej. Niektóre inne dane stanowią jedynie kwalifikację prawną zachowania stron ugody i Scanii lub dostarczają wyjaśnień faktycznych dotyczących tego zachowania. Utajnienie tych danych miałooby wpływ na zrozumienie wyroku Sądu przez opinię publiczną.
- 83 Przywołana przez Komisję okoliczność, że urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające nie rozstrzygnął jeszcze wniosków stron ugody, nie ma wpływu na ocenę Sądu. Ocena tego urzędnika ma bowiem na celu sporządzenie jawnej wersji zaskarżonej decyzji, podczas gdy ocena dokonana przez Sąd w ramach art. 66 regulaminu postępowania dotyczy sporządzenia jawnej wersji wyroku. Te dwie oceny mają zatem różny przedmiot i w związku z tym Sąd powinien postępować niezależnie od przebiegu postępowania przed urzędnikiem przeprowadzającym spotkanie wyjaśniające.

## **B. Co do istoty**

- 84 Na poparcie skargi skarżące podniosły dziewięć zarzutów.
- 85 W ramach zarzutu pierwszego skarżące powołują się na naruszenie prawa do obrony, zasady dobrej administracji i domniemania niewinności wynikające w szczególności z wydania decyzji w sprawie ugody przed wydaniem zaskarżonej decyzji. W ramach zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia art. 48 ust. 2 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą”) oraz art. 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1/2003, skarżące zasadniczo podnoszą wobec Komisji, że odmówiła im dostępu do całości odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielonych przez [poufne] i przez [poufne].
- 86 Zarzuty trzeci, czwarty, piąty, szósty i siódmy, dotyczące w szczególności błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, skierowane są zasadniczo wobec wniosku Komisji dotyczącego istnienia w niniejszym przypadku jednolitego i ciągłego naruszenia oraz przypisania go Scanii.
- 87 W ramach zarzutu ósmego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG oraz art. 25 rozporządzenia nr 1/2003, skarżące podnoszą wobec Komisji, że nałożyła na nie grzywnę odnoszącą się do zachowania podlegającego przedawnieniu, a w każdym wypadku że razie nie wzięła pod uwagę okoliczności, że zachowanie to nie miało charakteru ciągłego.
- 88 Zarzut dziewiąty dotyczy naruszenia zasady proporcjonalności i zasady równego traktowania, jeżeli chodzi o wysokość grzywny. Opierając się na tym zarzucie, skarżące wnoszą również do Sądu, tytułem żądania ewentualnego, o obniżenie kwoty grzywny na podstawie art. 261 TFUE i art. 31 rozporządzenia nr 1/2003.

**1. W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia prawa do obrony, zasady dobrej administracji i domniemania niewinności**

- 89 Na poparcie zarzutu pierwszego skarżące podnoszą zasadniczo, że decyzja w sprawie ugody i zaskarżona decyzja, które zostały przyjęte na podstawie tych samych zastrzeżeń podniesionych w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów skierowanym zarówno do stron ugody, jak i do skarżących, dotyczą tego samego domniemanego kartelu i obie opierają się na tych samych okolicznościach faktycznych i dowodach.
- 90 Wychodząc z tego założenia, w pierwszej kolejności skarżące utrzymują, że zaskarżona decyzja została wydana z naruszeniem ich prawa do obrony ustanowionego w art. 48 ust. 2 karty i w art. 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1/2003, ponieważ Komisja dokonała w decyzji w sprawie ugody kwalifikacji prawnej okoliczności faktycznych i zakwalifikowała jako naruszenie zachowanie, w którym uczestniczyła Scania, zanim miała ona możliwość skutecznego skorzystania z przysługującego jej prawa do obrony.
- 91 W drugiej kolejności skarżące utrzymują, że Komisja uchybiła ciężącemu na niej obowiązкови przeprowadzenia starannego i bezstronnego badania wynikającego z zasady dobrej administracji ustanowionej w art. 41 ust. 1 karty, ponieważ przyjmując decyzję w sprawie ugody przed wydaniem zaskarżonej decyzji nie była ona już w stanie wykazać bezstronności i dokonać obiektywnej oceny dowodów i argumentów podniesionych przez Scanię w ramach postępowania zakończonego wydaniem zaskarżonej decyzji.
- 92 Skarżące dodają, że w tych warunkach nawet pełne badanie przez Sąd dowodów, na których opiera się Komisja i które znajdują się w jej aktach, nie może naprawić popełnionego w ten sposób naruszenia art. 41 ust. 1 karty.
- 93 W trzeciej kolejności skarżące utrzymują, że zaskarżona decyzja narusza zasadę domniemania niewinności, której poszanowanie jest zagwarantowane w art. 48 ust. 1 karty. W szczególności podnoszą one, że decyzja w sprawie ugody określa ostateczne stanowisko Komisji w odniesieniu do tych samych okoliczności faktycznych, które zostały wskazane w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, i zawiera wniosek, że okoliczności te, w kształtowaniu których również uczestniczyła Scania, stanowią naruszenie. Takie stwierdzenie wykracza poza zwykłe powołanie się na ewentualną odpowiedzialność Scanii i stanowi zatem naruszenie zasady domniemania niewinności, z którego powinna korzystać Scania do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego spoczywającego na Komisji.
- 94 Zdaniem skarżących uznanie, że naruszenie zasady domniemania niewinności jest bez znaczenia, ponieważ nie prowadzi do wydania przez Komisję „złej” decyzji, a mianowicie decyzji, w której stwierdzenie naruszenia nie zostało należycie poparte dowodami, sprowadza się w praktyce do pozbawienia tego domniemania jego istoty lub celu, ponieważ gdyby strona skarżąca mogła wykazać, że decyzja była błędna, nie miałyby wówczas potrzeby powoływania się na jakiegokolwiek naruszenie rzetelności postępowania.
- 95 Skarżące dochodzą do wniosku, że ze względu na wydanie decyzji w sprawie ugody przed wydaniem zaskarżonej decyzji Komisja nie mogła wydać tej ostatniej decyzji wobec Scanii w sposób całkowicie bezstronny i bez naruszenia w sposób nieodwracalny jej prawa do bycia wysłuchaną i domniemania niewinności w stosunku do niej.
- 96 Komisja kwestionuje argumenty skarżących i wnosi o oddalenie zarzutu pierwszego.

97 Na wstępie należy zauważyć, jak potwierdziły skarżące podczas rozprawy w odpowiedzi na pytanie Sądu, że w ramach zarzutu pierwszego skarżące kwestionują „hybrydowy” charakter postępowania prowadzonego przez Komisję, który w okolicznościach niniejszej sprawy doprowadził do zarzucanych naruszeń, a mianowicie naruszenia zasady domniemania niewinności, obowiązku bezstronności i prawa do obrony Scanii, która wycofała się z postępowania ugodowego. W szczególności fakt wydania decyzji w sprawie ugody przed wydaniem zaskarżonej decyzji pogłębia te naruszenia.

98 W tym względzie należy przypomnieć, że art. 10a rozporządzenia nr 773/2004, zatytułowany „Postępowanie ugodowe w sprawach kartelowych”, stanowi:

„1. Po wszczęciu postępowania na mocy art. 11 ust. 6 rozporządzenia [...] nr 1/2003 Komisja może wyznaczyć stronom termin, w którym mogą one zadeklarować na piśmie gotowość przystąpienia do rozmów ugodowych celem ewentualnego przedłożenia propozycji ugodowych. Komisja nie ma obowiązku uwzględnienia odpowiedzi otrzymanych po upływie tego terminu.

[...]

2. Komisja może informować strony uczestniczące w rozmowach ugodowych o:

a) zarzutach, jakie zamierza przeciwko nim podnieść;

b) dowodach wykorzystanych do określenia przewidywanych zarzutów;

c) jawnych wersjach wszelkich dostępnych dokumentów wyszczególnionych w aktach sprawy w danym czasie, o ile wniosek strony jest uzasadniony i ma to na celu umożliwienie danej stronie ustalenia swojego stanowiska na temat okresu czasu lub innych aspektów kartelu; oraz

d) zakresie wysokości ewentualnych grzywien.

[...]

Jeżeli rozmowy [ugodowe] przynoszą postępy, Komisja może wyznaczyć termin, w którym strony mogą zobowiązać się do dalszego udziału w postępowaniu ugodowym poprzez przedłożenie propozycji ugodowych odpowiadających wynikom rozmów ugodowych oraz potwierdzających ich udział w naruszeniu art. [101 TFUE], jak również ich odpowiedzialność. Zanim Komisja wyznaczy termin przedłożenia propozycji ugodowych, zainteresowane strony mają prawo, na wniosek, do uzyskania w odpowiednim czasie informacji określonych w art. 10a ust. 2 akapit pierwszy. Komisja nie jest zobowiązana do uwzględnienia wniosków otrzymanych po upływie tego terminu.

3. W przypadku gdy w przekazanym stronom przedstawieniu zarzutów uwzględniono treść ich propozycji ugodowych, w pisemnej odpowiedzi na przedstawienie zarzutów, składanej w terminie wyznaczonym przez Komisję, zainteresowane strony potwierdzają, że skierowane do nich przedstawienie zarzutów uwzględnia treść ich propozycji ugodowych. Komisja może następnie przystąpić do przyjęcia decyzji na mocy art. 7 i 23 rozporządzenia nr 1/2003, po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących w trybie art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

4. Komisja może w dowolnym momencie trwania procedury podjąć decyzję o zupełnym przerwaniu rozmów ugodowych w konkretnej sprawie lub w stosunku do jednej lub kilku ze stron, jeśli według jej opinii zagrożony jest sprawny przebieg postępowania”.

- 99 Na wstępie należy zauważyć, że przepis ten nie stoi na przeszkodzie – i nie wyklucza – możliwości stosowania przez Komisję postępowania „hybrydowego” w ramach stosowania art. 101 TFUE.
- 100 Ponadto Sąd przyznał już, że Komisja miała prawo skorzystać z takiego postępowania „hybrydowego” i zastosować postępowanie ugodowe w stosunku do przedsiębiorstw, które przedstawiają propozycje ugodowe, kontynuując jednocześnie postępowanie uregulowane w przepisach ogólnych rozporządzenia nr 773/2004, zamiast przepisów, które regulują postępowanie ugodowe, w stosunku do przedsiębiorstw, które nie chcą składać takich propozycji ugodowych (zob. podobnie wyrok z dnia 20 maja 2015 r., *Timab Industries i CFPR/Komisja*, T-456/10, EU:T:2015:296, pkt 70, 71, 104, utrzymany w mocy w postępowaniu odwoławczym wyrokiem z dnia 12 stycznia 2017 r., *Timab Industries i CFPR/Komisja*, C-411/15 P, EU:C:2017:11, pkt 119, 136).
- 101 Ponadto Sąd potwierdził również możliwość przyjęcia przez Komisję w pierwszej kolejności decyzji w sprawie ugody w stosunku do stron, które postanowiły uczestniczyć w postępowaniu ugodowym, a w drugiej kolejności decyzji w następstwie zwyczajnego postępowania wobec stron, które postanowiły nie uczestniczyć w postępowaniu ugodowym, pod warunkiem jednak, że będzie ona czuwać nad przestrzeganiem zasady domniemania niewinności, w szczególności gdy przyjęcie decyzji w sprawie ugody nie wymaga ustalenia odpowiedzialności strony nieuczestniczącej w postępowaniu ugodowym (zob. podobnie wyrok z dnia 10 listopada 2017 r., *Icap i in./Komisja*, T-180/15, EU:T:2017:795, pkt 265–268, utrzymany w mocy w postępowaniu odwoławczym wyrokiem z dnia 10 lipca 2019 r., *Komisja/Icap i in.*, C-39/18 P, EU:C:2019:584).
- 102 Jak podnosi Komisja, opóźnianie lub zaniechanie jakiegokolwiek postępowania ugodowego ze względu na to, że jedno z zainteresowanych przedsiębiorstw, tak jak w niniejszej sprawie Scania, wycofało się z tego postępowania, byłoby sprzeczne z celem postępowania ugodowego wyrażonym w motywie 4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 622/2008 z dnia 30 czerwca 2008 r. zmieniającego rozporządzenie nr 773/2004 w odniesieniu do prowadzenia postępowań ugodowych w sprawach kartelowych (Dz.U. 2008, L 171, s. 3), którym jest zapewnienie szybszego i skuteczniejszego rozstrzygnięcia sprawy z udziałem przedsiębiorstw, które zdecydowały się na zawarcie ugody. Jednakże poszanowanie tego celu nie może naruszać wymogów związanych z przestrzeganiem zasady domniemania niewinności i obowiązku bezstronności.
- 103 Okoliczności niniejszej sprawy, przedstawione przez skarżące podczas rozprawy, a mianowicie fakt, że pełne pismo w sprawie przedstawienia zarzutów zostało skierowane do wszystkich stron i że uzyskały one pełny dostęp do akt dochodzenia, nie pozwalają stwierdzić, wbrew temu, co twierdzą skarżące, że zastosowanie przez Komisję postępowania „hybrydowego” rozłożonego w czasie nie pozwoliło na osiągnięcie takiego celu szybkości i skuteczności. Celowi temu służą bowiem również inne okoliczności właściwe postępowaniu ugodowemu, takie jak jednoznaczne uznanie przez strony ugody ich odpowiedzialności za naruszenie, zgoda na ograniczone wykonywanie ich prawa do obrony oraz akceptacja widełek grzywien {zob. obwieszczenie [komunikat] Komisji w sprawie prowadzenia postępowań ugodowych w związku z przyjęciem decyzji na mocy art. 7 i 23 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawach kartelowych (Dz.U. 2008, C 167, s. 1), pkt 20, 21}.

- 104 W konsekwencji, wbrew temu, co twierdzą zasadniczo skarżące, postępowania „hybrydowe” w ramach stosowania art. 101 TFUE, w których przyjęcie decyzji w sprawie ugody i decyzji w następstwie postępowania zwyczajnego rozłożono w czasie, nie powodują same w sobie we wszystkich okolicznościach naruszenia zasady domniemania niewinności, prawa do obrony lub obowiązku bezstronności, a ich nieuniknioną konsekwencją nie jest naruszenie owych zasad i prawa, jak wynika z orzecznictwa przypomnianego w pkt 100 i 101 powyżej.
- 105 Wynika z tego, że Komisja ma prawo skorzystać z takiego postępowania „hybrydowego”, wydając decyzję w sprawie ugody przed wydaniem zaskarżonej decyzji, pod warunkiem jednak zapewnienia pełnego poszanowania tych zasad i prawa.
- 106 Należy zatem zbadać, czy w okolicznościach niniejszej sprawy Komisja przestrzegła zasady domniemania niewinności i spoczywającego na niej obowiązku bezstronności wobec Scanii, a także jej prawa do obrony.
- 107 Skarżące opierają swe zastrzeżenia w ramach zarzutu pierwszego głównie na założeniu, że decyzja w sprawie ugody i zaskarżona decyzja opierają się na tych samych okolicznościach faktycznych i na tych samych dowodach. Powołują się one w tym względzie na okoliczności faktyczne odnoszące się do zachowań stron ugody, takie jak opisane w pkt 3 decyzji w sprawie ugody, ale „implikujące siłą rzeczy Scanię”, wobec czego krąg przedsiębiorstw, których zachowanie zostało zakwalifikowane prawnie w decyzji w sprawie ugody, nie ogranicza się do adresatów tej decyzji, lecz obejmuje również Scanię. Skarżące utrzymują również, że naruszenie zasady domniemania niewinności wynika z faktu, iż decyzja w sprawie ugody i zaskarżona decyzja zostały wydane na podstawie tych samych zastrzeżeń podniesionych w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów skierowanym zarówno do stron ugody, jak i do skarżących.
- 108 W tym względzie, jeżeli chodzi o zastrzeżenie dotyczące naruszenia zasady domniemania niewinności, należy przypomnieć, że zasada ta stanowi ogólną zasadę prawa Unii, wyrażoną obecnie w art. 48 ust. 1 karty, który ma zastosowanie do postępowań w sprawie naruszenia reguł konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw i mogących prowadzić do nałożenia grzywnien lub okresowych kar pieniężnych (zob. wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., E.ON Energie/Komisja, C-89/11 P, EU:C:2012:738, pkt 72, 73 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 109 Artykuł 48 karty odpowiada art. 6 ust. 2 i 3 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, podpisanej w Rzymie w dniu 4 listopada 1950 r. (zwaney dalej „EKPC”), jak wynika z wyjaśnień dotyczących karty. Wynika stąd zgodnie z art. 52 ust. 3 karty, że do celów wykładni art. 48 karty jako minimalnego progu ochrony należy wziąć pod uwagę art. 6 ust. 2 i 3 EKPC i inspirować się orzecznictwem Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (zwanego dalej „ETPC”) dotyczącym art. 6 ust. 2 EKPC [zob. podobnie wyrok z dnia 5 września 2019 r., AH i in. (Domniemanie niewinności), C-377/18, EU:C:2019:670, pkt 41, 42]. Artykuł 52 ust. 3 karty wymaga bowiem, aby prawom zawartym w karcie odpowiadającym prawom zagwarantowanym w EKPC nadawać takie samo znaczenie i zakres jak znaczenie i zakres, która przyznaje im ta konwencja (zob. wyrok z dnia 18 lipca 2013 r., Schindler Holding i in./Komisja, C-501/11 P, EU:C:2013:522, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 110 Ponadto należy zauważyć, że w wyroku ETPC z dnia 27 września 2011 r. w sprawie A. Menarini Diagnostics S.R.L. przeciwko Włochom (CE:ECHR:2011:0927JUD004350908, pkt 39–44) dotyczącym sankcji nałożonej przez włoski organ regulacyjny ds. konkurencji za praktyki antykonkurencyjne analogiczne do praktyk zarzucanych skarżącym ETPC uznał, że ze względu na wysoką kwotę nałożonej grzywny sankcja należy ze względu na jej surowość do dziedziny prawa

karnego. Jednakże ETPC orzekł również, że charakter postępowania administracyjnego takiego jak to, którego dotyczył tamten wyrok, może różnić się pod wieloma względami od charakteru postępowania karnego sensu stricto. O ile różnice te nie mogą zwalniać umawiających się państw z obowiązku przestrzegania wszystkich gwarancji przewidzianych w części karnej art. 6 EKPC, o tyle mogą one jednak wpływać na zasady ich stosowania (wyrok ETPC z dnia 27 września 2011 r. w sprawie A. Menarini Diagnostics S.R.L. przeciwko Włochom, CE:ECHR:2011:0927JUD004350908, pkt 62; zob. także podobnie wyrok ETPC z dnia 23 listopada 2006 r. w sprawie Jussila przeciwko Finlandii, CE:ECHR:2006:1123JUD007305301, pkt 43).

- 111 Zasada domniemania niewinności oznacza, że każdego oskarżonego uważa się za niewinnego do czasu udowodnienia mu winy zgodnie z ustawą. Zasada ta wyklucza jakiegokolwiek formalne stwierdzenie, a nawet samą aluzję w sprawie odpowiedzialności oskarżonego o popełnienie danego naruszenia w decyzji kończącej postępowanie w sprawie, bez uprzedniego zapewnienia mu wszelkich gwarancji normalnie przysługujących w wykonywaniu prawa do obrony w postępowaniu prowadzonym w zwykłym trybie, zakończonym wydaniem rozstrzygnięcia co do istoty sprawy (zob. wyrok z dnia 10 listopada 2017 r., Icap i in./Komisja, T-180/15, EU:T:2017:795, pkt 257 i przytoczone tam orzecznictwo, utrzymany w mocy w postępowaniu odwoławczym wyrokiem z dnia 10 lipca 2019 r., Komisja/Icap i in., C-39/18 P, EU:C:2019:584).
- 112 W tym względzie ETPC uznał, że przedwczesne stwierdzenie winy podejrzanego w wyroku wydanym wobec podejrzanych ściganych odrębnie może również teoretycznie naruszać zasadę domniemania niewinności (zob. wyrok ETPC z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie Karaman przeciwko Niemcom, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 113 Zdaniem ETPC zasada domniemania niewinności zostaje naruszona, gdy orzeczenie sądowe lub oficjalne oświadczenie dotyczące podejrzanego zawiera wyraźne oświadczenie, dokonane w braku ostatecznego wyroku skazującego, zgodnie z którym dana osoba popełniła dane przestępstwo. W tym kontekście ETPC podkreślił znaczenie z jednej strony wyboru wyrażień użytych przez organy sądowe oraz szczególnych okoliczności, w jakich zostały one sformułowane, a z drugiej strony charakteru i kontekstu danego postępowania (zob. podobnie wyrok ETPC z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie Karaman przeciwko Niemcom, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, pkt 63).
- 114 ETPC przyznał, że w złożonych postępowaniach karnych, obejmujących szereg podejrzanych, którzy nie mogą być osądzeni we wspólnym procesie, dochodziło do tego, że aby ocenić winę podejrzanych, sąd krajowy musiał bezwzględnie wspomnieć o udziale osób trzecich, które mogą następnie być osądzone w odrębnym postępowaniu. Trybunał ten wyjaśnił jednak, że jeżeli okoliczności dotyczące udziału osób trzecich muszą być zaprezentowane, dany sąd powinien unikać podawania większej ilości informacji niż jest to niezbędne dla analizy odpowiedzialności prawnej osób, które są oskarżone w toczącym się przed nim postępowaniu. Ponadto Trybunał podkreślił, że uzasadnienie orzeczeń sądowych powinno być sformułowane w taki sposób, aby zapobiec ewentualnemu przedwczesnemu orzekaniu dotyczącemu winy zainteresowanych osób trzecich, co mogłoby zagrozić rzetelnemu badaniu zarzutów postawionych tym osobom w ramach odrębnego postępowania (zob. podobnie wyroki ETPC: z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie Karaman przeciwko Niemcom, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, pkt 64, 65; z dnia 23 lutego 2016 r. w sprawie Navalny i Ofitserov przeciwko Rosji, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213, pkt 99).

- 115 Zgodnie z orzecznictwem ETPC zasadę domniemania niewinności może naruszyć nie tylko sędzia lub sąd, ale również inne organy publiczne (zob. wyrok ETPC z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie Begu przeciwko Rumunii, CE:ECHR:2011:0315JUD002044802, pkt 126 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 116 W niniejszej sprawie należy zaznaczyć, podobnie jak uczyniła to Komisja, że żaden z fragmentów decyzji w sprawie ugody przedstawionych przez skarżące nie zawiera odniesienia lub aluzji do Scanii, z którego wynikałoby, że Komisja w chwili jej przyjęcia przesądziła już o jej odpowiedzialności za naruszenie art. 101 TFUE.
- 117 W tym względzie, po pierwsze, należy przypomnieć treść motywu 4 decyzji w sprawie ugody, który przewiduje, co następuje:
- „W dniu 20 listopada 2014 r. Komisja wszczęła postępowanie na podstawie art. 11 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2003 przeciwko adresatom niniejszej decyzji oraz kilku podmiotom innego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo to nie przedstawiło propozycji ugodowej na podstawie art. 10a ust. 2 rozporządzenia nr 773/2004. W dniu wydania tej decyzji [w sprawie ugody] toczy się postępowanie administracyjne wszczęte przeciwko temu przedsiębiorstwu na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 1/2003. Aby rozwiać wszelkie wątpliwości, niniejsza decyzja [w sprawie ugody] nie zawiera żadnych ustaleń dotyczących tego przedsiębiorstwa, co się tyczy naruszenia prawa konkurencji Unii Europejskiej”.
- 118 Tak więc w motywie 4 decyzji w sprawie ugody Komisja odniosła się w sposób dorozumiany do Scanii z jednej strony jako przedsiębiorstwa, przeciwko któremu toczyło się postępowanie administracyjne na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 1/2003, a z drugiej strony wskazując, że decyzja w sprawie ugody nie zawiera żadnego odnoszącego się do niego ustalenia, co się tyczy naruszenia prawa konkurencji Unii. Otóż takie odniesienie należy co najwyżej uznać za wyrażenie podejrzeń o odpowiedzialność Scanii, którą to odpowiedzialność należałoby jeszcze udowodnić, co nie stanowi naruszenia domniemania niewinności (zob. podobnie i analogicznie wyroki ETPC: z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie Karaman przeciwko Niemcom, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, pkt 63; z dnia 31 października 2017 r. w sprawie Bauras przeciwko Litwie, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, pkt 51 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 119 Niemniej, po drugie, nawet jeśli istnienie takiego wyraźnego odniesienia w decyzji w sprawie ugody do braku na tym etapie wniosku w przedmiocie odpowiedzialności Scanii na podstawie art. 101 TFUE wskazuje na wolę zastosowania się przez Komisję do ciężącego na niej obowiązku przestrzegania zasady domniemania niewinności ustanowionego w orzecznictwie ETPC (zob. podobnie wyroki ETPC: z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie Karaman przeciwko Niemcom, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, pkt 67, 69, 70; z dnia 31 października 2017 r. w sprawie Bauras przeciwko Litwie, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, pkt 54), a mianowicie jasnego wskazania, że Scania była objęta odrębnym toczącym się postępowaniem i że jej odpowiedzialność nie została jeszcze ustalona zgodnie z ustawą [zob. podobnie wyrok z dnia 5 września 2019 r., AH i in. (Domniemanie niewinności), C-377/18, EU:C:2019:670, pkt 45], nie wystarcza ono samo w sobie do wykluczenia naruszenia tej zasady, co Komisja przyznała zasadniczo na rozprawie.
- 120 Tak więc dla przeprowadzenia kontroli przestrzegania zasady domniemania niewinności należy jeszcze przeanalizować w całości uzasadnienie decyzji w sprawie ugody w świetle szczególnych okoliczności, w jakich została ona wydana, aby sprawdzić, czy inne fragmenty tej decyzji, które mogą być rozumiane jako przedwczesne wyrażenie odpowiedzialności Scanii za naruszenie

prawa konkurencji Unii, nie powodują bezprzedmiotowości wyraźnego odniesienia do braku wniosku co do jej odpowiedzialności [zob. podobnie wyrok z dnia 5 września 2019 r., AH i in. (Domniemanie niewinności), C-377/18, EU:C:2019:670, pkt 46].

- 121 W tym względzie skarżące powołują się na pkt 3 decyzji w sprawie ugody, poświęcony opisowi zachowania jej adresatów, a w szczególności na pewne fragmenty, w których Komisja opisała zachowania, w których uczestniczyli „między innymi” adresaci tej decyzji (motywy 47 i 60 decyzji w sprawie ugody).
- 122 Komisja podniosła na rozprawie, że odniesień tych nie należy rozumieć jako dotyczących w sposób dorozumiany Scanii, nawet jeśli są one interpretowane w związku z motywem 4 decyzji w sprawie ugody. Skarżące nie przedstawiły argumentów, które mogłyby podważyć tę interpretację motywów 47 i 60 decyzji w sprawie ugody.
- 123 W każdym razie nawet przy założeniu, że odnosząc się w decyzji w sprawie ugody do zachowania „między innymi” jej adresatów, Komisja w sposób dorozumiany odnosiła się w szczególności do Scanii, takie odniesienie dotyczy nie tyle jej odpowiedzialności za rozpatrywane naruszenie w rozumieniu orzecznictwa przypomnianego w pkt 111 powyżej, ile co najwyżej jej uczestnictwa w niektórych zachowaniach przyjętych wobec stron ugody. Nie stanowi ono zatem „wyraźnego” oświadczenia złożonego w braku prawomocnego skazania, zgodnie z którym Scania popełniła rozpatrywane naruszenie w rozumieniu orzecznictwa przypomnianego w pkt 113 powyżej.
- 124 W decyzji w sprawie ugody Komisja, jak twierdzi, dokonała bowiem kwalifikacji prawnej okoliczności faktycznych uznanych przez jej adresatów za stanowiące naruszenie art. 101 TFUE i sformułowała w pkt 4 decyzji w sprawie ugody wnioski dotyczące odpowiedzialności za to naruszenie jedynie w odniesieniu do adresatów decyzji w sprawie ugody.
- 125 Skarżące utrzymują jednak, że naruszenie domniemanie niewinności Scanii wynika z faktu, iż decyzja w sprawie ugody określa ostateczne stanowisko Komisji w odniesieniu do tych samych okoliczności faktycznych, które zostały wskazane w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, i zawiera wniosek, że okoliczności te, w kształtowaniu których również uczestniczyła Scania, stanowią naruszenie. Zdaniem skarżących oświadczenie to wykracza poza zwykłe przywołanie ewentualnej odpowiedzialności Scanii.
- 126 W tym względzie należy wskazać, że okoliczności faktyczne wskazane w decyzji w sprawie ugody są okolicznościami faktycznymi uznаныmi przez strony ugody, jak wynika z jej motywu 3.
- 127 Sam fakt, że adresaci decyzji w sprawie ugody przyznali się do udziału w naruszeniu i uznali swoją winę, nie może prowadzić do dorozumianego uznania odpowiedzialności Scanii ze względu na jej ewentualny udział w tych samych okolicznościach, i przekształca w ten sposób automatycznie, de facto i de iure, wnioski przyjęte wobec stron ugody w swego rodzaju „ukryty werdykt” Komisji wobec Scanii (zob. podobnie wyrok z dnia 28 marca 2019 r., Pometon/Komisja, T-433/16, EU:T:2019:201, pkt 68).
- 128 Jednakże uznanie winy przez strony kartelu, które uczestniczyły w postępowaniu ugodowym, stanowi okoliczność, która może mieć wpływ na okoliczności faktyczne związane z uczestnictwem „innego przedsiębiorstwa” podejrzewanego o udział w tym samym kartelu, w tym przypadku Scanii (zob. podobnie wyrok z dnia 28 marca 2019 r., Pometon/Komisja, T-433/16, EU:T:2019:201, pkt 92; zob. podobnie i analogicznie wyrok ETPC z dnia 23 lutego 2016 r. w sprawie Navalnyy i Ofitserov przeciwko Rosji, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213,

pkt 103). W konsekwencji Komisja powinna zapewnić, aby okoliczności faktyczne uznane przez strony ugody nie zostały przyjęte w odniesieniu do strony nieuczestniczącej w tym postępowaniu, takiej jak Scania, bez pełnego i odpowiedniego zbadania w postępowaniu zwyczajnym w świetle przedstawionych przez nią argumentów i dowodów (zob. podobnie i analogicznie wyroki ETPC: z dnia 23 lutego 2016 r. w sprawie Navalnyy i Ofitserov przeciwko Rosji, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213, pkt 103–105; z dnia 31 października 2017 r. w sprawie Bauras przeciwko Litwie, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, pkt 53).

- 129 W tym kontekście należy przypomnieć, że w ramach zwykłego postępowania administracyjnego zainteresowane przedsiębiorstwo i Komisja znajdują się w stosunku do postępowania ugodowego w sytuacji zwanej „tabula rasa”, w której odpowiedzialność musi jeszcze zostać ustalona. Tym samym wydając decyzję w odniesieniu do Scanii w następstwie zwyczajnego postępowania administracyjnego, Komisja z jednej strony była związana wyłącznie pismem w sprawie przedstawienia zarzutów, a z drugiej strony była zobowiązana, przy poszanowaniu zasady kontradyktoryjności, do uwzględnienia wszystkich istotnych okoliczności, w tym wszystkich informacji i argumentów, które zostały przedstawione przez Scanię w związku z wykonywaniem jej prawa do bycia wysłuchaną, w związku z czym była ona zobowiązana do ponownego zbadania akt sprawy w świetle tych informacji i argumentów (zob. podobnie wyrok z dnia 20 maja 2015 r., Timab Industries i CFPR/Komisja, T-456/10, EU:T:2015:296, pkt 90, 96, 107, utrzymany w mocy w postępowaniu odwoławczym wyrokiem z dnia 12 stycznia 2017 r., Timab Industries i CFPR/Komisja, C-411/15 P, EU:C:2017:11, pkt 119, 136).
- 130 Ponadto kwalifikacja prawna okoliczności faktycznych przyjęta przez Komisję w odniesieniu do stron ugody nie przesądza sama w sobie, że taka sama kwalifikacja prawna okoliczności faktycznych musi zostać przyjęta przez Komisję wobec Scanii po zakończeniu dotyczącego jej odrębnego postępowania, jak podkreśliła Komisja w motywie 366 zaskarżonej decyzji i potwierdziła to na rozprawie w odpowiedzi na pytanie Sądu. Jak bowiem wynika z orzecznictwa, nic nie stoi na przeszkodzie temu, aby Komisja stwierdziła, że jedna strona porozumienia lub uzgodnionej praktyki ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 101 TFUE, podczas gdy druga strona odpowiedzialności nie ponosi (zob. podobnie wyrok z dnia 12 lipca 2018 r., ABB/Komisja, T-445/14, niepublikowany, EU:T:2018:449, pkt 177–179 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 131 Jeśli chodzi o twierdzenie skarżących, zgodnie z którym naruszenie domniemania niewinności wynika z faktu, że decyzja w sprawie ugody i zaskarżona decyzja opierają się na tych samych dowodach, Komisja przyznaje, że dowody, na których oparła się w obu decyzjach, w pewnym stopniu się pokrywają.
- 132 Jednakże takie pokrywanie się dowodów nie pozwala samo w sobie na wyciągnięcie wniosku, że domniemanie niewinności nie było przestrzegane w niniejszej sprawie wobec skarżących. Sam fakt oparcia się w obu decyzjach na tych samych dowodach w żaden sposób nie przesądza bowiem wniosku, jaki Komisja mogła z nich wyciągnąć w odniesieniu do odpowiedzialności Scanii.
- 133 Ponadto, jak słusznie podnosi Komisja, podczas gdy zasada domniemania niewinności sprzeciwia się formalnemu stwierdzeniu naruszenia lub jakiegokolwiek aluzji co do odpowiedzialności skarżących, które miałyby zostać ujęte w decyzji w sprawie ugody, ponieważ nie skorzystały one ze wszystkich zwyczajowych gwarancji w celu skorzystania z prawa do obrony przy jej przyjęciu, zasada ta nie wyklucza możliwości oparcia się na wspólnych dowodach, pod warunkiem że skarżące będą miały możliwość zakwestionowania przed sądami Unii ustaleń dokonanych na

podstawie tych dowodów (zob. podobnie wyrok z dnia 12 października 2007 r., Pergan Hilfsstoffe für industrielle Prozesse/Komisja, T-474/04, EU:T:2007:306, pkt 76, 77), co ma miejsce w niniejszej sprawie.

- 134 Podobnie nie można uwzględnić twierdzenia skarżących, zgodnie z którym naruszenie zasady domniemania niewinności wynika z faktu, że decyzja w sprawie ugody i zaskarżona decyzja zostały wydane na podstawie tych samych zastrzeżeń podniesionych w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów skierowanym zarówno do stron ugody, jak i do skarżących.
- 135 W tym względzie z jednej strony należy zaznaczyć, że nawet jeśli Komisja sformułowała wnioski dotyczące roli i odpowiedzialności Scanii w odniesieniu do naruszenia, o którym mowa w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów wysłanym zarówno do Scanii, jak i do stron, które ostatecznie uczestniczyły w postępowaniu ugodowym, to wbrew temu, co twierdzą skarżące, decyzja w sprawie ugody opiera się bezpośrednio nie na tym piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, lecz na wspólnej interpretacji zarzutów przez strony ugody i Komisję po spotkaniach dotyczących ugody zgodnie z art. 10a ust. 2 rozporządzenia nr 773/2004 i pkt 16 i 17 obwieszczenia Komisji w sprawie prowadzenia postępowań ugodowych w związku z przyjęciem decyzji na mocy art. 7 i 23 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawach kartelowych, jak podkreśliła Komisja w motywie 367 zaskarżonej decyzji.
- 136 Z drugiej strony należy zaznaczyć, że nic nie stało na przeszkodzie temu, by skarżące, w trakcie postępowania, które doprowadziło do wydania zaskarżonej decyzji, i z poszanowaniem ich prawa do obrony, odparły zarzuty sformułowane wobec nich w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów.
- 137 Poszanowanie prawa do obrony zobowiązuje bowiem Komisję do tego, by przed wydaniem decyzji w sprawie grzywien umożliwiła ona zainteresowanym przedstawienie w skuteczny sposób ich stanowiska w przedmiocie postawionych im zarzutów, w szczególności w kwestii prawdziwości i znaczenia zarzucanych faktów i okoliczności, oraz w przedmiocie dokumentów, które instytucja ta przyjęła na poparcie swego twierdzenia o istnieniu naruszenia art. 101 TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 13 lutego 1979 r., Hoffmann-La Roche/Komisja, 85/76, EU:C:1979:36, pkt 9, 11).
- 138 W ramach postępowania w sprawie naruszenia reguł konkurencji właśnie pismo w sprawie przedstawienia zarzutów stanowi w tym względzie istotną gwarancję proceduralną (zob. wyrok z dnia 5 marca 2015 r., Komisja i in./Versalis i in., C-93/13 P i C-123/13 P, EU:C:2015:150, pkt 95 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 139 Wynika z tego, że podnosząc, iż Komisja naruszyła domniemanie niewinności Scanii z tego względu, że zaskarżona decyzja i decyzja w sprawie ugody opierały się na tych samych okolicznościach faktycznych i dowodach, a także na tych samych zarzutach sformułowanych w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów zarówno w odniesieniu do stron postępowania ugodowego, jak i w odniesieniu do Scanii, skarżące nie biorą pod uwagę przysługującego im prawa do przedstawienia w ramach wykonywania ich prawa do bycia wysłuchanym w zwykłym postępowaniu administracyjnym wszelkich dowodów mających zakwestionować okoliczności faktyczne i dowody, na których zamierza się oprzeć Komisja i które w danym przypadku zostały uwzględnione przez nią przy wydawaniu decyzji w sprawie ugody, ani ciężącego na Komisji obowiązku ponownego zbadania akt sprawy w świetle tych nowych dowodów.

- 140 W niniejszej sprawie skarżące nie kwestionują, że miały możliwość skutecznego skorzystania z przysługującego im prawa do obrony w ramach zwyczajnego postępowania administracyjnego przed wydaniem zaskarżonej decyzji, zarówno na piśmie, jak i ustnie, a tym samym zakwestionowania okoliczności faktycznych i dowodów wskazanych przez Komisję na poparcie postawionych im zarzutów. W szczególności, jak wynika zwłaszcza z motywu 379 zaskarżonej decyzji i czego skarżące nie zakwestionowały, miały one możliwość przedstawienia swojego stanowiska co do dowodów, na których oparła się Komisja, w szczególności tych, które zostały dołączone do akt dochodzenia po wysłaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, takich jak fragmenty odpowiedzi niektórych stron postępowania ugodowego na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów czy dodatkowe okoliczności faktyczne wskazane przez Komisję w toku zwyczajnego postępowania administracyjnego, potwierdzające jej wstępne wnioski zawarte w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, o których Scania została poinformowana w opisie faktów z dnia 7 kwietnia 2017 r.
- 141 Jednakże skarżące uważają, że przedstawione przez nie argumenty i dowody były bezskuteczne, ponieważ Komisja wypowiedziała się już w przedmiocie kwalifikacji prawnej zachowania, w którym uczestniczyła Scania, jako stanowiącego naruszenie art. 101 TFUE.
- 142 Podnoszą one zasadniczo, że dokonując kwalifikacji okoliczności faktycznych w decyzji w sprawie ugody jako stanowiących naruszenie art. 101 TFUE, Komisja nie była już w stanie zmienić tej oceny i dokonać obiektywnej oceny dowodów i argumentów przedstawionych przez Scanię lub podjąć innych środków dochodzeniowych, które mogłyby podważyć lub osłabić te oceny dokonane w decyzji w sprawie ugody. Tak więc decyzja w sprawie ugody miała wpływ na strategię dochodzeniową Komisji i ostatecznie na treść dowodów, na których Komisja oparła zaskarżoną decyzję. W tym względzie skarżące powołują się na pewne okoliczności dotyczące przebiegu postępowania, które doprowadziło do wydania zaskarżonej decyzji, z których to okoliczności ma wynikać brak bezstronności Komisji.
- 143 W ramach drugiego zastrzeżenia zarzutu pierwszego podnoszą one naruszenie przez Komisję ciężącego na niej obowiązku przeprowadzenia bezstronnego dochodzenia z naruszeniem art. 41 ust. 1 karty.
- 144 W tym względzie należy przypomnieć, że z utrwalonego orzecznictwa wynika, iż w toku postępowania administracyjnego w dziedzinie karteli Komisja jest zobowiązana do poszanowania prawa do dobrej administracji zapisanego w art. 41 karty (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2013 r., Ziegler/Komisja, C-439/11 P, EU:C:2013:513, pkt 154 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 145 Zgodnie z art. 41 karty każdy ma prawo do bezstronnego rozpatrzenia swojej sprawy przez instytucje Unii. Ten wymóg bezstronności obejmuje z jednej strony subiektywną bezstronność, rozumianą w ten sposób, że żaden pracownik danej instytucji zajmującej się tą sprawą nie może w jakikolwiek sposób okazywać stronniczości lub osobistych uprzedzeń, a z drugiej strony obiektywną bezstronność, rozumianą w ten sposób, że po stronie instytucji muszą istnieć dostateczne gwarancje, by wykluczyć w tym względzie wszelkie uzasadnione wątpliwości (zob. wyrok z dnia 11 lipca 2013 r., Ziegler/Komisja, C-439/11 P, EU:C:2013:513, pkt 155 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 146 Wśród gwarancji przyznanych przez prawo Unii w postępowaniach administracyjnych, związanych z zasadą dobrej administracji, znajduje się ciężący na właściwej instytucji obowiązek starannego i bezstronnego zbadania wszystkich istotnych okoliczności danej sprawy (zob. wyrok z dnia 27 września 2012 r., Shell Petroleum i in./Komisja, T-343/06, EU:T:2012:478, pkt 170 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 147 Na wstępie należy zauważyć, że wbrew temu, co twierdzi Komisja, naruszenie zasady bezstronności w okolicznościach podobnych do okoliczności niniejszej sprawy nie jest oceniane wyłącznie jako ewentualny skutek naruszenia zasady domniemania niewinności przy wydawaniu decyzji w sprawie ugody, lecz może wynikać z innych uchybień Komisji w zakresie zapewnienia wystarczających gwarancji dla wykluczenia wszelkich uzasadnionych wątpliwości w rozumieniu orzecznictwa przypomnianego w pkt 145 powyżej co do jej bezstronności w postępowaniu zwyczajnym.
- 148 Niemniej żaden z argumentów przedstawionych przez skarżące nie pozwala wykazać, że Komisja nie zapewniła w niniejszym przypadku wszelkich gwarancji dla wykluczenia wszelkich uzasadnionych wątpliwości co do jej bezstronności przy badaniu sprawy w odniesieniu do Scanii, a w szczególności przy badaniu argumentów i dowodów, które Scania mogła przedstawić w ramach wykonywania prawa do obrony w ramach zwyczajnego postępowania administracyjnego.
- 149 Po pierwsze, w tym względzie należy podkreślić, że badając dowody przedstawione w ramach postępowania zwyczajnego przez strony, które postanowiły nie zawierać ugody, Komisja nie jest w żaden sposób związana ustaleniami faktycznymi i kwalifikacjami prawnymi, które przyjęła w decyzji w sprawie ugody wobec stron, które postanowiły zawrzeć ugodę. Tak więc w zastosowaniu zasady domniemania niewinności i obowiązku bezstronności Komisja może dojść do ustaleń faktycznych lub kwalifikacji prawnych innych niż dokonane w decyzji w sprawie ugody, jeżeli uzasadnia to ponowne badanie przez nią dowodów, którymi dysponuje, zgodnie z zasadą „tabula rasa”.
- 150 Po drugie, nie można uwzględnić argumentu skarżących, zgodnie z którym wątpliwości co do bezstronności Komisji wynikają z faktu, że członkini Komisji ds. konkurencji ogłosiła na konferencji prasowej wydanie decyzji w sprawie ugody, wobec czego Komisja nie mogła już wycofać się w zaskarżonej decyzji z wniosków zawartych w decyzji w sprawie ugody. W przedmiotowym komunikacie prasowym zostało bowiem wyraźnie wskazane, podobnie jak w motywie 4 decyzji w sprawie ugody (zob. pkt 117 powyżej), że wspomniana członkini Komisji nie formułuje żadnego wniosku dotyczącego odpowiedzialności Scanii, względem której postępowanie zwyczajne było jeszcze w toku. Członkini Komisji ds. konkurencji ograniczyła się w tym komunikacie do poinformowania opinii publicznej o wydaniu decyzji w sprawie ugody z dyskrecją i ostrożnością, jeżeli chodzi o odpowiedzialność Scanii za dane naruszenie, których wymaga poszanowanie zasady domniemania niewinności, a zatem nie uchybiła ciężącemu na niej obowiązkowi bezstronności (zob. podobnie i analogicznie wyrok z dnia 12 grudnia 2018 r., Servier i in./Komisja, T-691/14, odwołanie w toku, EU:T:2018:922, pkt 132, 134).
- 151 Po trzecie, skarżące nie wykazują, w jaki sposób fakt zaangażowania tych samych służb Komisji, w szczególności służb Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji, w wydanie zarówno decyzji w sprawie ugody, jak i zaskarżonej decyzji, sam w sobie może stanowić dowód na brak bezstronnego zbadania sprawy w stosunku do nich. Zaangażowanie tych samych służb w przyjęcie obu decyzji utrudnia co prawda zapewnienie, że badanie faktów i dowodów w odniesieniu do przedsiębiorstwa po wydaniu decyzji w sprawie ugody zostanie

przeprowadzone zgodnie z zasadą „tabula rasa” wymaganą w orzecznictwie (zob. pkt 129 powyżej), co mogłoby uzasadniać powierzenie spraw dwóm różnym zespołom w celu rozwiania wątpliwości w tym względzie.

- 152 Jednakże w niniejszej sprawie skarżące nie wykazują, by członek Komisji lub służby uczestniczące w wydaniu zaskarżonej decyzji okazali stronniczość lub osobiste uprzedzenie wobec Scanii, w szczególności ze względu na udział w wydaniu decyzji w sprawie ugody, z naruszeniem zasady bezstronności subiektywnej, co mogłoby mieć wpływ na bezstronne badanie okoliczności faktycznych i dowodów w odniesieniu do Scanii.
- 153 Po czwarte, w odniesieniu do argumentu skarżących, zgodnie z którym Komisja nie była gotowa przyjąć nowych środków dochodzeniowych, które mogłyby skłonić ją do zakwestionowania jej stanowiska przyjętego w decyzji w sprawie ugody, należy przypomnieć, że zasadą mającą pierwszeństwo w prawie Unii jest zasada swobodnego doboru środków dowodowych (zob. wyrok z dnia 29 lutego 2016 r., Schenker/Komisja, T-265/12, EU:T:2016:111, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 154 Należy również zaznaczyć, podobnie jak uczyniła to Komisja, że Komisja dysponuje zakresem uznania co do stosowności przyjęcia środków dochodzeniowych. Zatem wbrew temu, co twierdzą skarżące, z istnienia takiego zakresu uznania nie można wywodzić w sposób abstrakcyjny stronniczości Komisji względem skarżących w sposobie prowadzenia dochodzenia. Przeciwnie, nieprzyjęcie innych środków dochodzeniowych można tłumaczyć przede wszystkim skorzystaniem przez Komisję z przysługującego jej zakresu uznania w odniesieniu do stosowności ich przyjęcia. Do skarżących należało zatem przedstawienie argumentów pozwalających wykazać w konkretny sposób, że brak dodatkowych środków dochodzeniowych mógł zostać wyjaśniony jedynie stronniczością Komisji, a nie poprzez zgodne z prawem skorzystanie przez nią z przysługującego jej zakresu uznania w prowadzeniu dochodzenia.
- 155 Skarżące podnoszą w tym względzie, że Komisja oparła się w swojej ocenie charakteru i zakresu (czasowego i geograficznego) zarzucanego zachowania, w szczególności w motywach 144 i 339 zaskarżonej decyzji, na ocenie okoliczności faktycznych, którą Scania odrzuciła i obaliła w szczegółowo uzasadniony sposób. Nic w aktach sprawy nie wskazuje na to, by Komisja kontynuowała dochodzenie w celu zweryfikowania wniosków Scanii, na przykład kierując do niej żądanie udzielenia informacji w celu przedstawienia dowodów z dokumentów dotyczących jej uwag lub tych zastrzeżeń lub kierując takie żądanie do innych stron. Komisja dopuściła się zatem „zaniechania interesownego”.
- 156 Jednakże takie argumenty skarżących wykazują co najwyżej, że Komisja nie zastosowała się do wniosków lub interpretacji okoliczności faktycznych zaproponowanych przez Scanię, uznając w szczególności, że nie są one wiarygodne (zob. w szczególności motyw 301 zaskarżonej decyzji) i pokrywają się z kwestią, czy ustalenia faktyczne dokonane w zaskarżonej decyzji są należycie poparte dowodami przedstawionymi przez Komisję i czy Komisja naruszyła prawo w swojej analizie, co wchodzi w zakres badania zasadności oceny dokonanej przez Komisję (zob. podobnie wyrok z dnia 12 grudnia 2018 r., Servier i in./Komisja, T-691/14, odwołanie w toku, EU:T:2018:922, pkt 137 i przytoczone tam orzecznictwo). Takie twierdzenia nie mogą wykazać, że Komisja okazała się stronnicza, decydując się w ramach przysługującego jej uznania na to, by nie kontynuować dochodzenia, a w szczególności nie zażądać od skarżących przedstawienia dodatkowych dowodów na poparcie ich własnych twierdzeń.

- 157 Po piąte, skarżące podnoszą, że Komisja nie działała w sposób niezależny, ponieważ w odniesieniu do zarzucanych karteli jest organem odpowiedzialnym jednocześnie za dochodzenie, ściganie i podejmowanie decyzji.
- 158 W tym względzie należy przypomnieć, że z orzecznictwa wynika, iż kumulacja przez Komisję funkcji w zakresie dochodzenia i nakładania kar za naruszenia art. 101 TFUE nie jest sama w sobie sprzeczna z art. 6 EKPC zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez ETPC i nie stanowi naruszenia zasady bezstronności, ponieważ jej decyzje podlegają kontroli sądu Unii, który zapewnia gwarancje przewidziane w art. 6 EKPC (zob. podobnie wyroki: z dnia 18 lipca 2013 r., Schindler Holding i in./Komisja, C-501/11 P, EU:C:2013:522, pkt 33–38 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 27 czerwca 2012 r., Bolloré/Komisja, T-372/10, EU:T:2012:325, pkt 65–67).
- 159 Co się tyczy zastrzeżenia dotyczącego naruszenia prawa do obrony, należy zaznaczyć, że skarżące nie zarzucają Komisji, iż w trakcie postępowania administracyjnego, które doprowadziło do wydania zaskarżonej decyzji, nie przestrzegała wszystkich gwarancji proceduralnych związanych ze skutecznym wykonywaniem ich prawa do obrony, przewidzianych w szczególności w przepisach ogólnych rozporządzenia nr 773/2004 (zob. pkt 140 powyżej), ale powołują się na naruszenie ich prawa do obrony jedynie w odniesieniu do faktu, że w decyzji w sprawie ugody Komisja dokonała kwalifikacji prawnej okoliczności faktycznych odnoszących się do zachowań stron ugody, ale implikujących siłą rzeczy Scanię, która nie miała przy tym możliwości skorzystania z przysługującego jej prawa do obrony.
- 160 W tym względzie należy przypomnieć, że poszanowanie prawa do obrony we wszelkich postępowaniach, które mogą doprowadzić do nałożenia kar, w szczególności grzywnien lub okresowych kar pieniężnych, stanowi podstawową zasadę prawa Unii, która wielokrotnie była podkreślana w orzecznictwie Trybunału i która została zapisana w art. 48 ust. 2 karty (zob. wyrok z dnia 14 września 2010 r., Akzo Nobel Chemicals i Akros Chemicals/Komisja i in., C-550/07 P, EU:C:2010:512, pkt 92 i przytoczone tam orzecznictwo). Zasada ta musi być w pełni przestrzegana, nawet jeśli chodzi o postępowanie o charakterze administracyjnym (zob. wyroki: z dnia 9 lipca 2009 r., Archer Daniels Midland/Komisja, C-511/06 P, EU:C:2009:433, pkt 84 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 5 marca 2015 r., Komisja i in./Versalis i in., C-93/13 P i C-123/13 P, EU:C:2015:150, pkt 94 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 161 Zasada kontradiktoryjności stanowi część praw obrony. Znajduje ona zastosowanie w każdym postępowaniu, które może prowadzić do wydania przez instytucję Unii decyzji wpływającej w istotny sposób na interesy danej osoby (zob. wyrok z dnia 2 grudnia 2009 r., Komisja/Irlandia i in., C-89/08 P, EU:C:2009:742, pkt 50, 51 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 162 W zakresie, w jakim skarżące podnoszą, że decyzja w sprawie ugody została wydana bez możliwości zajęcia przez nie stanowiska, należy stwierdzić – jak wynika z analizy zarzutu opartego na naruszeniu domniemania niewinności – że decyzja w sprawie ugody nie wpłynęła w istotny sposób na interesy skarżących w rozumieniu orzecznictwa przypomnianego w pkt 161 powyżej, ponieważ wbrew temu, co twierdzą, Komisja nie dokonała w decyzji w sprawie ugody kwalifikacji prawnej okoliczności faktycznych względem Scanii i w żaden sposób nie przesądziła o jej odpowiedzialności za sporne naruszenie. W konsekwencji fakt, że Scania nie została wysłuchana w ramach postępowania zakończonego wydaniem decyzji w sprawie ugody, nie narusza jej prawa do obrony.

- 163 Wreszcie nie można również uwzględnić argumentu skarżących, zgodnie z którym „oczywisty związek” między decyzją w sprawie ugody a zaskarżoną decyzją wynika z faktu, że Komisja skonsultowała się z stronami ugody w ramach przygotowania jawnej wersji zaskarżonej decyzji w celu jej publikacji. Z jednej strony skarżące nie wyjaśniają bowiem, w jaki sposób taki „oczywisty związek” miałby stanowić poparcie dla ich twierdzeń przedstawionych w ramach zarzutu pierwszego. Z drugiej strony w każdym razie, jak podnosi Komisja, postępując w ten sposób, zastosowała ona orzecznictwo wynikające z wyroku z dnia 12 października 2007 r., Pergan Hilfsstoffe für industrielle Prozesse/Komisja (T-474/04, EU:T:2007:306), dając stronom ugody możliwość powołania się na poufność niektórych dotyczących ich danych ze względu na fakt, że nie będąc adresatami zaskarżonej decyzji, były one jednak w niej wymienione.
- 164 Podobnie skarżące nie mogą skutecznie podnosić, że zwykły błąd techniczny skutkujący tym, że na stronie internetowej Komisji w rubryce dotyczącej zaskarżonej decyzji link prowadził do decyzji w sprawie ugody, pozwala uznać, że między tymi dwiema decyzjami został ustanowiony związek, wobec czego można z tego wyciągnąć wniosek dotyczący odpowiedzialności Scanii na podstawie art. 101 TFUE.
- 165 Wynika z tego, że zarzut pierwszy należy oddalić.

**2. W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia art. 48 ust. 2 karty oraz art. 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1/2003**

- 166 Skarżące podnoszą zasadniczo, że Komisja naruszyła ich prawo do obrony, z pogwałceniem art. 48 ust. 2 karty i art. 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1/2003, odmawiając im dostępu do całości odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielonych przez [poufne] i przez [poufne], podczas gdy ich zdaniem jest prawdopodobne, że zawierają one dowody odciążające inne strony, w tym Scanię, inne niż dowody zawarte we fragmentach tych odpowiedzi, do których dostępu udzielił im urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające.
- 167 Zdaniem skarżących [poufne] i [poufne] posłużyły się bowiem swoimi odpowiedziami na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów w celu podważenia twierdzeń Komisji odnoszących się do nich, o czym świadczą fragmenty, do których zbadania Scania została upoważniona. Skarżące uważają, że fakt, iż Komisja częściowo zmieniła opinię na temat tego, czy odpowiedzi udzielone przez [poufne] i [poufne] były obciążające lub odciążające, budzi wątpliwości co do zasadności odmowy pełnego dostępu do tych odpowiedzi.
- 168 Opierając się na orzecznictwie, Komisja odrzuca argumenty skarżących, ponieważ nie wykazują one, że odmowa udzielenia Scanii dostępu do całości odpowiedzi udzielonych przez [poufne] i [poufne] na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, które nie należą do akt dochodzenia w ścisłym tego słowa znaczeniu, narusza skuteczne wykonywanie jej prawa do obrony, a w szczególności prawo do wglądu do dokumentów mogących zawierać odnoszące się do niej dowody odciążające.
- 169 Jak wynika z orzecznictwa przypomnianego w pkt 160 powyżej, poszanowanie prawa do obrony we wszelkich postępowaniach, które mogą doprowadzić do nałożenia kar, w szczególności grzywnien lub okresowych kar pieniężnych, stanowi podstawową zasadę prawa Unii, która została usankcjonowana w art. 48 ust. 2 karty. Zasada ta musi być w pełni przestrzegana, nawet jeśli chodzi o postępowanie o charakterze administracyjnym.

- 170 Zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2003 „[w] toku postępowania respektuje się prawo stron do obrony” i „[s]trony mają prawo wglądu do akt Komisji przy zachowaniu uzasadnionego interesu przedsiębiorstw w zakresie ochrony tajemnicy handlowej”.
- 171 Należy zaznaczyć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem poszanowanie prawa do obrony wymaga, aby zainteresowana osoba miała w toku postępowania administracyjnego możliwość przedstawienia w skuteczny sposób swego stanowiska co do prawdziwości i istotności podnoszonych faktów i okoliczności oraz dokumentów, na których Komisja oparła swoje twierdzenie o istnieniu naruszenia traktatu (zob. wyrok z dnia 7 stycznia 2004 r., Aalborg Portland i in./Komisja, C-204/00 P, C-205/00 P, C-213/00 P, C-211/00 P, C-217/00 P i C-219/00 P, EU:C:2004:6, pkt 66 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 172 Prawo dostępu do akt wynikające z zasady poszanowania prawa do obrony oznacza, że Komisja powinna zapewnić zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwość zbadania wszystkich dokumentów znajdujących się w aktach dochodzenia, które mogą mieć znaczenie dla jego obrony. Dokumenty te obejmują zarówno dokumenty obciążające, jak i odciążające, z zastrzeżeniem tajemnicy handlowej innych przedsiębiorstw, dokumentów wewnętrznych Komisji oraz innych poufnych informacji (wyrok z dnia 7 stycznia 2004 r., Aalborg Portland i in./Komisja, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P i C-219/00 P, EU:C:2004:6, pkt 68).
- 173 W tym względzie należy przypomnieć, że wyłącznie na początku kontradiktoryjnego etapu postępowania administracyjnego przedsiębiorstwo w drodze pisma w sprawie przedstawienia zarzutów zostaje poinformowane o wszystkich istotnych okolicznościach, na których opiera się Komisja na tym etapie postępowania, oraz że przedsiębiorstwu temu przysługuje prawo dostępu do akt sprawy, które to prawo ma na celu zagwarantowanie skutecznego wykonania prawa do obrony. W rezultacie odpowiedź innych przedsiębiorstw, które miały uczestniczyć w kartelu, na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów nie należy co do zasady do ogółu dokumentów akt dochodzenia, z którymi mogą zapoznać się strony (wyroki: z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, niepublikowany, EU:C:2020:385, pkt 263; z dnia 30 września 2009 r., Hoechst/Komisja, T-161/05, EU:T:2009:366, pkt 163).
- 174 Jednakże, jeżeli dla ustalenia istnienia naruszenia w postępowaniu na podstawie art. 101 TFUE Komisja zamierza oprzeć się na fragmencie odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów lub na załączonym do takiej odpowiedzi dokumencie, inne przedsiębiorstwa biorące udział w tym postępowaniu powinny mieć możliwość wypowiedzenia się na temat takiego dowodu. W takich okolicznościach dany fragment odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów lub załączony do tej odpowiedzi dokument jest bowiem dowodem obciążającym różne przedsiębiorstwa, które miały uczestniczyć w naruszeniu (wyrok z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, niepublikowany, EU:C:2020:385, pkt 264; zob. także wyrok z dnia 30 września 2009 r., Hoechst/Komisja, T-161/05, EU:T:2009:366, pkt 164 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 175 W drodze analogii, jeżeli fragment odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów lub załączony do takiej odpowiedzi dokument może mieć znaczenie dla obrony przedsiębiorstwa w związku z tym, że pozwala powołać się na dowody, które nie odpowiadają wnioskowi powziętemu na tym etapie postępowania przez Komisję, to stanowi on dowód odciążający. W tym przypadku danemu przedsiębiorstwu należy umożliwić zbadanie tego fragmentu lub dokumentu i wypowiedzenie się na jego temat (wyrok z dnia 12 lipca 2011 r., Mitsubishi Electric/Komisja, T-133/07, EU:T:2011:345, pkt 43).

- 176 Jednakże sam fakt, że inne przedsiębiorstwa podniosły te same argumenty co dane przedsiębiorstwo i że w razie potrzeby wykorzystały więcej środków na swoją obronę, nie wystarcza do uznania tych argumentów za dowody odciążające (zob. podobnie wyrok z dnia 27 września 2006 r., Jungbunzlauer/Komisja, T-43/02, EU:T:2006:270, pkt 353, 355).
- 177 Co się tyczy konsekwencji dostępu do akt sprawy niezgodnego z tymi zasadami, jeśli chodzi o niepodanie do wiadomości dokumentu odciążającego, zainteresowane przedsiębiorstwo musi wykazać, że jego nieujawnienie mogło mieć niekorzystny dla niego wpływ na przebieg postępowania i treść decyzji Komisji. Wystarczy, że przedsiębiorstwo wykaże, iż mogłoby wykorzystać ten dokument odciążający na swoją obronę w ten sposób, że jeśli miałyby możliwość powołać się na niego w postępowaniu administracyjnym, mogłoby wskazać elementy, które nie były zgodne z wnioskami wyciągniętymi na tym etapie przez Komisję, i w konsekwencji mogłoby w taki czy inny sposób wpłynąć na ocenę dokonaną przez Komisję w decyzji – przynajmniej jeśli chodzi o wagę i czas trwania zachowania, które było mu zarzucane – a w konsekwencji na wysokość grzywny (wyrok z dnia 7 stycznia 2004 r., Aalborg Portland i in./Komisja, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P i C-219/00 P, EU:C:2004:6, pkt 74, 75).
- 178 Istnienie możliwości, iż nieujawniony dokument mógł mieć wpływ na przebieg postępowania i treść decyzji Komisji, może być ustalone dopiero po wstępnym zbadaniu niektórych dowodów, które wskazują, że w świetle tych dowodów nieujawnione dokumenty mogły mieć znaczenie, którego nie należało lekceważyć (wyrok z dnia 7 stycznia 2004 r., Aalborg Portland i in./Komisja, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P i C-219/00 P, EU:C:2004:6, pkt 76).
- 179 Do strony skarżącej należy jednak dostarczenie pierwszej poszlaki przydatności nieprzekazanych dokumentów dla jej obrony (zob. wyrok z dnia 14 marca 2013 r., Fresh Del Monte Produce/Komisja, T-587/08, EU:T:2013:129, pkt 690 i przytoczone tam orzecznictwo; zob. także podobnie wyrok z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, niepublikowany, EU:C:2020:385, pkt 265 i przytoczone tam orzecznictwo). Powinna ona w szczególności wskazać potencjalne dowody odciążające lub przedstawić poszlakę uwiarygodniającą ich istnienie, a tym samym ich przydatność na potrzeby postępowania (zob. wyrok z dnia 16 czerwca 2011 r., Heineken Nederland i Heineken/Komisja, T-240/07, EU:T:2011:284, pkt 257 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 180 W świetle tych zasad należy zbadać, czy w niniejszej sprawie odmowa przyznania przez Komisję dostępu do całości odpowiedzi udzielonych przez [poufne] i [poufne] na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów mogła naruszyć prawo do obrony skarżących, ponieważ nie miały one, jak utrzymują, odpowiedniego dostępu do potencjalnie odciążających dowodów.
- 181 W tym względzie należy zaznaczyć, podobnie jak uczyniła to Komisja, że istnieje różnica w dostępie do akt Komisji dotyczących rozpatrywanego kartelu w zależności od momentu, w którym dokument został dodany do akt dochodzenia, co wynika również z pkt 27 obwieszczenia [komunikatu] Komisji dotyczącego zasad dostępu do akt Komisji w sprawach na mocy art. [101] i [102 TFUE], art. 53, 54 i 57 porozumienia EOG oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 (Dz.U. 2005, C 325, s. 7). O ile zainteresowane strony, aby móc skutecznie wykonywać swoje prawo do obrony, mają prawo wglądu do akt dochodzenia istniejących w chwili wysłania pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, aby móc skutecznie odpowiedzieć na zarzuty podniesione na tym etapie przez Komisję, o tyle dostęp do dowodów dołączonych później do akt sprawy, w szczególności do odpowiedzi udzielonych przez pozostałe strony kartelu na pismo w sprawie

przedstawienia zarzutów, nie jest ani automatyczny, ani nieograniczony (zob. podobnie wyrok z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, niepublikowany, EU:C:2020:385, pkt 265).

- 182 W niniejszej sprawie należy przypomnieć, że urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające przyznał skarżącym dostęp do niektórych fragmentów odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielonych przez [poufne] i [poufne], uznając, że mogły one zawierać dowody odciążające Scanię, zważywszy, że pochodziły one od podmiotu wnioskującego o złagodzenie kary oraz od przedsiębiorstwa, do którego Komisja skierowała żądanie udzielenia informacji, wobec czego mogły one zawierać zmiany lub cofnięcia oświadczeń, na których oparła się Komisja.
- 183 Skarżące podnoszą jednak, że „jest prawdopodobne”, iż odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielone przez [poufne] i [poufne] zawierają jeszcze inne dowody odciążające, na które mogłyby się one skutecznie powołać w ramach wykonywania prawa do obrony.
- 184 Należy jednak stwierdzić, że – jak podnosi zasadniczo Komisja – skarżące są bardzo niejasne w odniesieniu do identyfikacji potencjalnych dowodów odciążających, które miałyby zawierać odpowiedzi udzielone przez [poufne] i [poufne] na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów i które nie zostały im ujawnione w następstwie decyzji urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające, a zatem nie dostarczają żadnej poszlaki potwierdzającej ich istnienie, a tym samym ich przydatność dla ich obrony w rozumieniu orzecznictwa przytoczonego w pkt 179 powyżej.
- 185 Skarżące nie precyzują bowiem w żaden sposób ocen Komisji zawartych w zaskarżonej decyzji, na które mogłyby mieć wpływ udzielenie im pełnego dostępu do odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielonych przez [poufne] i [poufne]. W szczególności nie wskazują one żadnego wniosku dotyczącego zachowania Scanii noszącego znamiona naruszenia, który Komisja konkretnie oparłaby na elemencie objętym wnioskiem o złagodzenie kary złożonym przez [poufne] lub odpowiedzi na żądanie udzielenia informacji udzielonej przez [poufne] i który mógłby w danym wypadku zostać zmieniony lub cofnięty przez te strony w ich odpowiedziach na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów.
- 186 Skarżące powołują się w tym względzie na szczególne okoliczności proceduralne niniejszej sprawy, a konkretnie na fakt, że [poufne] i [poufne] – dwie strony postępowania ugodowego – skierowały do Komisji swoje odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów w chwili, gdy toczyły się rozmowy ugodowe, zaledwie na kilka tygodni przed tym, jak „prawdopodobnie” złożyły propozycję ugody i przed wydaniem decyzji w sprawie ugody. Skarżące wnioskuje z tego, że odpowiedzi te siłą rzeczy muszą podważać twierdzenia Komisji w stosunku do nich, co wynika również z fragmentów omawianych odpowiedzi, do których udzielono dostępu Scanii.
- 187 Jednakże taka poszlaka w zakresie okoliczności i czasu dotycząca faktu, że strony postępowania ugodowego odpowiedziały na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów w toku postępowania ugodowego, nie wystarcza sama w sobie do wykazania, że odpowiedzi te zawierają nowe dowody odciążające Scanię.
- 188 Tymczasem skarżące nie kwestionują, że fragmenty omawianych odpowiedzi, do których dostępu udzielił im urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające, zawierały dowody odciążające przydatne do ich obrony, a nawet nie próbują wywieść z tych fragmentów wskazówek

sugerujących, że nieujawnione części tych odpowiedzi mogłyby, w drodze dedukcji, zawierać inne dowody odciążające przydatne do ich obrony. Argumenty skarżących w tym względzie są bowiem jedynie ogólne i abstrakcyjne.

- 189 Z powyższego wynika, że skarżące nie przedstawiły żadnej poszlaki świadczącej o przydatności do ich obrony nieujawnionych fragmentów odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielonych przez [poufne] i [poufne]. W konsekwencji nie wykazały one, że Komisja naruszyła ich prawo do obrony ze względu na to, iż nie przekazała im pełnych wersji tych odpowiedzi.
- 190 W tych okolicznościach zarzut drugi należy oddalić jako bezzasadny, bez konieczności zastosowania środka organizacji postępowania, o który wnioskowo skarżące, mającego na celu wezwanie Komisji do przedstawienia pełnych wersji wspomnianych odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów.

### **3. W przedmiocie zarzutów trzeciego, czwartego, piątego, szóstego i siódmego w zakresie, w jakim dotyczą one wniosku Komisji dotyczącego istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia oraz przypisania go Scanii**

#### **a) Uwagi wstępne**

##### **1) W przedmiocie jednolitego i ciągłego naruszenia**

- 191 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem naruszenie art. 101 TFUE może wynikać nie tylko z pojedynczego działania, ale również z szeregu działań, a nawet z zachowania o charakterze ciągłym, nawet jeżeli jeden lub większa liczba elementów tego szeregu działań lub tego zachowania ciągłego mogłyby również stanowić same w sobie i odrębnie naruszenie tego postanowienia. Tak więc w wypadku gdy różne działania danych przedsiębiorstw wpisują się w „całościowy plan” ze względu na ich identyczny cel polegający na zakłócaniu konkurencji na wspólnym rynku, Komisja jest uprawniona do przypisania odpowiedzialności za te działania na podstawie udziału w naruszeniu rozpatrywanym jako całość (zob. wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 192 Przedsiębiorstwo, które uczestniczyło w takim jednolitym i złożonym naruszeniu w drodze swoich własnych zachowań, które były objęte pojęciami porozumienia lub uzgodnionej praktyki mającej cel antykonkurencyjny w rozumieniu art. 101 ust. 1 TFUE i które miały przyczynić się do realizacji naruszenia w jego całości, może być tym samym również odpowiedzialne za zachowania innych przedsiębiorstw w ramach tego samego naruszenia przez cały okres jego udziału w tym naruszeniu. Taka sytuacja zachodzi, jeśli zostanie ustalone, że wspomniane przedsiębiorstwo zamierzało przyczynić się swoim zachowaniem do wspólnych celów realizowanych przez ogół uczestników oraz że było świadome zachowań o znamionach naruszenia planowanych lub wprowadzanych w życie przez inne przedsiębiorstwa w dążeniu do tych samych celów lub że mogło je rozsądnie przewidzieć i było gotowe zaakceptować wynikające stąd ryzyko (zob. wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 193 Może więc wystąpić sytuacja, w której przedsiębiorstwo uczestniczyło bezpośrednio we wszystkich zachowaniach antykonkurencyjnych stanowiących jednolite i ciągłe naruszenie, kiedy to Komisja jest uprawniona do przypisania mu odpowiedzialności za wszystkie te zachowania,

a tym samym za to naruszenie w całości. Przedsiębiorstwo mogło również uczestniczyć bezpośrednio jedynie w części zachowań antykonkurencyjnych stanowiących jednolite i ciągłe naruszenie, ale mieć wiedzę o wszystkich pozostałych zachowaniach stanowiących naruszenie, planowanych lub wdrażanych przez innych uczestników kartelu dla realizacji tych samych celów, lub mogło w sposób rozsądny je przewidzieć i było gotowe ponieść związane z tym ryzyko. W takiej sytuacji Komisja jest również uprawniona do przypisania temu przedsiębiorstwu odpowiedzialności za wszystkie zachowania antykonkurencyjne stanowiące takie naruszenie i w konsekwencji za to naruszenie w całości (wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 43).

194 Jeżeli natomiast przedsiębiorstwo uczestniczyło bezpośrednio w jednym lub większej liczbie zachowań antykonkurencyjnych stanowiących jednolite i ciągłe naruszenie, ale nie zostało wykazane, że poprzez swoje własne zachowanie zamierzało ono przyczynić się do realizacji wspólnych celów wyznaczonych przez pozostałych uczestników kartelu i że znało wszystkie zachowania stanowiące naruszenie, planowane lub wdrażane przez inne przedsiębiorstwa dla realizacji tych samych celów, lub że w sposób rozsądny mogło je przewidzieć oraz że było gotowe ponieść związane z tym ryzyko, Komisja jest uprawniona do przypisania mu odpowiedzialności jedynie za zachowania, w których uczestniczyło ono bezpośrednio, i za zachowania planowane lub wdrażane przez innych uczestników dla realizacji tych samych celów co cele tego przedsiębiorstwa, co do których wykazano, że wiedziało ono o nich lub że w sposób rozsądny mogło je przewidzieć i było gotowe ponieść związane z tym ryzyko (wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 44).

195 Wreszcie Trybunał wyjaśnił, że aby zakwalifikować różne działania jako jednolite i ciągłe naruszenie, nie ma potrzeby sprawdzania, czy istnieje między nimi związek komplementarności w tym znaczeniu, że każde z nich miało być odpowiedzią na jedną lub kilka konsekwencji normalnego działania konkurencji, a wzajemnie na siebie oddziałując, każde z nich przyczyniało się do realizacji całości antykonkurencyjnych skutków zamierzonych przez ich sprawców w ramach całościowego planu mającego jednolity cel. Natomiast warunek odnoszący się do pojęcia jednolitego celu oznacza, że należy sprawdzić, czy nie istnieją elementy charakteryzujące poszczególne zachowania stanowiące część naruszenia, które mogłyby wskazywać na to, że zachowania faktycznie podjęte przez inne przedsiębiorstwa uczestniczące w naruszeniu nie mają tego samego celu lub tego samego skutku antykonkurencyjnego i w konsekwencji nie wpisują się w „całościowy plan” ze względu na ich identyczny cel zakłócający konkurencję na rynku wewnętrznym (zob. podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2013 r., Siemens i in./Komisja, C-239/11 P, C-489/11 P i C-498/11 P, niepublikowany, EU:C:2013:866, pkt 247, 248).

196 Jak wynika z orzecznictwa przytoczonego w pkt 191 i 192 powyżej, dla ustalenia udziału danego przedsiębiorstwa w jednolitym i ciągłym naruszeniu decydujące są trzy elementy. Pierwszy dotyczy samego istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia. Poszczególne rozpatrywane zachowania powinny wpisywać się w „całościowy plan” mający jednolity cel. Elementy drugi i trzeci dotyczą możliwości przypisania przedsiębiorstwu jednolitego i ciągłego naruszenia. Z jednej strony przedsiębiorstwo to powinno mieć zamiar przyczynienia się swoim zachowaniem do osiągnięcia wspólnych celów realizowanych przez wszystkich uczestników. Z drugiej strony powinno ono być wiedzieć o noszących znamiona naruszenia zachowaniach planowanych lub wprowadzanych w życie przez inne przedsiębiorstwa w dążeniu do tych samych celów lub mogło je rozsądnie przewidzieć oraz było gotowe zaakceptować związane z nimi ryzyko (wyrok z dnia 24 września 2019 r., HSBC Holdings i in./Komisja, T-105/17, odwołanie w toku, EU:T:2019:675, pkt 208; zob. także podobnie wyrok z dnia 16 czerwca 2011 r., Team Relocations i in./Komisja, T-204/08 i T-212/08, EU:T:2011:286, pkt 37).

## 2) W przedmiocie ciężaru dowodu i standardu dowodowego

- 197 W zakresie, w jakim uznanie naruszenia za jednolite i ciągle prowadzi do przypisania przedsiębiorstwu uczestnictwa w naruszeniu prawa konkurencji, należy przypomnieć, że w dziedzinie prawa konkurencji w przypadku sporu co do istnienia naruszenia na Komisji spoczywa ciężar dowodu na okoliczność stwierdzonych przez nią naruszeń oraz obowiązek przedstawienia dowodów mogących wykazać w stopniu wystarczającym w świetle wymogów prawa istnienie okoliczności stanowiących naruszenie (zob. wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., E.ON Energie/Komisja, C-89/11 P, EU:C:2012:738, pkt 71 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 198 W celu wykazania istnienia naruszenia art. 101 ust. 1 TFUE konieczne jest, aby Komisja przedstawiła poważne, precyzyjne i spójne dowody. Niemniej nie każdy z dowodów dostarczonych przez Komisję musi koniecznie odpowiadać tym kryteriom w odniesieniu do każdego elementu naruszenia. Wystarczy, by zbiór wskazanych przez tę instytucję poszlak, rozpatrywany jako całość, odpowiadał temu wymogowi (zob. wyrok z dnia 1 lipca 2010 r., Knauf Gips/Komisja, C-407/08 P, EU:C:2010:389, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 199 Ponadto gdy w ramach stwierdzenia naruszenia prawa konkurencji Komisja opiera się na dowodach z dokumentów, na zainteresowanych przedsiębiorstwach spoczywa obowiązek nie tylko przedstawienia przekonującej alternatywy dla stanowiska Komisji, lecz również wykazania, że dowody przyjęte w zaskarżonej decyzji w celu wykazania istnienia naruszenia są niewystarczające (zob. wyrok z dnia 16 czerwca 2015 r., FSL i in./Komisja, T-655/11, EU:T:2015:383, pkt 181 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 200 Co więcej, jeżeli sąd ma wątpliwości, to należy je rozpatrywać na korzyść przedsiębiorstwa będącego adresatem decyzji stwierdzającej naruszenie (wyrok z dnia 16 lutego 2017 r., Hansen & Rosenthal i H&R Wax Company Vertrieb/Komisja, C-90/15 P, niepublikowany, EU:C:2017:123, pkt 18). Należy bowiem przypomnieć, że domniemanie niewinności stanowi ogólną zasadę prawa Unii, która jest obecnie wyrażona w art. 48 ust. 1 karty. Zasada ta stosuje się do postępowań w sprawie naruszenia reguł konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw, które mogą zakończyć się nałożeniem grzywien lub okresowych kar pieniężnych (zob. pkt 108 powyżej).

## 3) Zaskarżona decyzja

- 201 W zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że Scania i strony ugody realizowały wspólny plan, którego jednolitym antykonkurencyjnym celem było ograniczenie konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG. Cel ten został osiągnięty poprzez stosowanie praktyk ograniczających poziom strategicznej niepewności między stronami w odniesieniu do przyszłych cen i podwyżek cen brutto, a także harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem samochodów ciężarowych spełniających normy środowiskowe (motyw 317 zaskarżonej decyzji). Komisja wyjaśniła, że wymiany informacji między stronami:
- były związane z przewidzianymi zmianami cen brutto i tabel cen brutto, a także okazjonalnie z przewidzianymi zmianami cen netto lub ze zmianami rabatów oferowanych klientom, a także z harmonogramem tych zmian;
  - były związane z harmonogramem i przerzucaniem kosztów wprowadzenia technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych wymaganych normami Euro 3 – Euro 6;

- stanowiły sposób wymiany innych informacji szczególnie chronionych z punktu widzenia konkurencji, takich jak informacje dotyczące terminów dostaw, zamówień, zapasów, udziałów w rynku, aktualnych cen netto oraz rabatów i tabel cen brutto (nawet przed ich wejściem w życie) oraz konfiguratorów samochodów ciężarowych.

202 Komisja uznała, że opisane wyżej zachowanie stanowiło część wspólnego planu mającego jednolity antykonkurencyjny cel z pięciu powodów, przedstawionych szczegółowo w pkt 452–462 poniżej. Powody te były związane w szczególności z faktem, że antykonkurencyjne kontakty dotyczyły tych samych produktów, a mianowicie średnich i dużych samochodów ciężarowych, a także tej samej grupy producentów samochodów ciężarowych, faktu, że charakter wymienianych informacji (informacje o charakterze cenowym i informacje dotyczące harmonogramu wprowadzenia modeli samochodów ciężarowych zgodnych z konkretnymi normami środowiskowymi) pozostawał taki sam przez cały czas trwania naruszenia, faktu, że kontakty antykonkurencyjne miały miejsce często i systematycznie, a także faktu, że charakter, zakres i cel tych kontaktów pozostawał taki sam przez cały czas trwania naruszenia, mimo że szczebel i zakres zadań wewnętrznych pracowników zaangażowanych w te kontakty zmieniał się w czasie trwania naruszenia.

*4) W przedmiocie argumentu skarżących, zgodnie z którym pojęcie jednolitego i ciągłego naruszenia zakłada, że Komisja zidentyfikuje kilka naruszeń w sposób oczywisty ze sobą powiązanych*

203 W replice skarżące podniosły, że posłużenie się pojęciem jednolitego i ciągłego naruszenia wymaga wskazania przez Komisję szeregu naruszeń w sposób oczywisty ze sobą powiązanych. Zdaniem skarżących jednolite i ciągłe naruszenie nie może obejmować zachowań, które same w sobie nie stanowią naruszenia.

204 Wychodząc z tego założenia, w pierwszej kolejności skarżące podniosły, że Komisja powinna była ocenić dowody dotyczące każdego szczebla kontaktów osobno, aby ustalić, czy każdy szczebel stanowił naruszenie, a jeśli tak, określić jego zakres i antykonkurencyjny cel, który był realizowany. W drugiej kolejności Komisja powinna była ocenić, czy rozpatrywane naruszenia należy uznać za jednolite całościowe naruszenie ze względu na to, że służyły one całościowemu planowi służącemu realizacji jednolitego celu antykonkurencyjnego. Dopiero w trzeciej i ostatniej kolejności Komisja powinna była ocenić zakres czasowy i zasięg geograficzny jednolitego i ciągłego naruszenia na podstawie dowodów rozpatrywanych w całości. Zdaniem skarżących Komisja pominęła dwa pierwsze etapy i uznając istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia, uzasadniła je, przypisując kontaktom na niższym szczeblu centrali i kontaktom na szczeblu niemieckim taki sam charakter i zakres jak kontaktom na szczeblu organów kierowniczych. W ten sposób Komisja stwierdziła istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia tam, gdzie nie miało ono miejsca.

205 Tę argumentację skarżących, która powinna zostać zbadana przed analizą zarzutów trzeciego, czwartego, piątego, szóstego i siódmego, należy oddalić.

206 Założenie tej argumentacji, zgodnie z którą jednolite i ciągłe naruszenie powinno obejmować zachowania, które rozpatrywane odrębnie muszą stanowić naruszenie art. 101 TFUE, nie znajduje bowiem oparcia w orzecznictwie sądów Unii. Jak już zauważono, w orzecznictwie tym wyjaśniono, że naruszenie art. 101 TFUE może wynikać z szeregu działań czy też z zachowania

ciągłego, „nawet jeżeli jeden lub większa liczba elementów tego szeregu działań lub tego zachowania ciągłego mogłyby również stanowić same w sobie i odrębnie naruszenie tego postanowienia” (zob. pkt 191 powyżej).

- 207 Zdaniem Trybunału, w wypadku gdy różne działania wpisują się w „całościowy plan” ze względu na ich identyczny cel polegający na zakłócaniu konkurencji na rynku wewnętrznym, Komisja jest uprawniona do przypisania odpowiedzialności za te działania na podstawie udziału w naruszeniu rozpatrywanym jako całość (wyrok z dnia 7 stycznia 2004 r., Aalborg Portland i in./Komisja, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P i C-219/00 P, EU:C:2004:6, pkt 258).
- 208 Z orzecznictwa tego wynika, że stwierdzenie istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia nie tyle zakłada koniecznie wykazanie przez Komisję szeregu naruszeń, z których każde wchodzi w zakres art. 101 TFUE, ile wykazanie przez nią, że poszczególne wskazane przez nią działania wpisują się w całościowy plan zmierzający do realizacji jednolitego antykonkurencyjnego celu. Wykazanie przez Komisję istnienia takiego planu i powiązania wspomnianych działań ze wspomnianym planem ma zatem szczególne znaczenie.
- 209 Ponadto z orzecznictwa wynika, że pojęcie jednolitego naruszenia obejmuje w szczególności sytuację, w której kilka przedsiębiorstw uczestniczyło w naruszeniu polegającym na zachowaniu o charakterze ciągłym, któremu przyświeca jeden cel gospodarczy mający na celu zakłócenie konkurencji (zob. podobnie wyrok z dnia 7 listopada 2019 r., Campine i Campine Recycling/Komisja, T-240/17, niepublikowany, EU:T:2019:778, pkt 269 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 210 W niniejszej sprawie bezsporne jest, że w zaskarżonej decyzji Komisja nie zakwalifikowała działań w ramach każdego z trzech szczebli kontaktów jako naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 EOG. Uznała ona natomiast, że te działania, 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. Aby dojść do takiego wniosku i zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w pkt 195 powyżej, Komisja przywołała pięć elementów charakteryzujących wspomniane wyżej działania, streszczone w pkt 202 powyżej. W świetle analizy zawartej w pkt 206–208 powyżej takie podejście Komisji nie jest błędne.
- 211 Z powyższych rozważań wynika, że należy oddalić argumentację skarżących, ponieważ opiera się ona na błędnej przesłance, zgodnie z którą posłużenie się pojęciem jednolitego i ciągłego naruszenia wymaga wskazania przez Komisję szeregu naruszeń. Przeprowadzona poniżej analiza zarzutów trzeciego, czwartego, piątego, szóstego i siódmego pozwala Sądowi skontrolować w szczególności zasadność wniosku Komisji, zgodnie z którym poszczególne działania wskazane w zaskarżonej decyzji wpisują się w całościowy plan zmierzający do realizacji jednolitego antykonkurencyjnego celu, stanowiąc tym samym jednolite i ciągle naruszenie.

***b) W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w zakresie, w jakim uznano, że wymiana informacji na niższym szczeblu centrali stanowi naruszenie tych postanowień***

- 212 W ramach niniejszego zarzutu skarżące podnoszą dwa zastrzeżenia. Z jednej strony zarzucają one Komisji, że uznała, iż trzy szczeble kontaktów o znamionach z umowy miały między sobą powiązania, w szczególności niższy szczebel centrali z dwoma innymi szczeblami (zastrzeżenie pierwsze). W tym kontekście twierdzą one, że między tymi szczeblami nie było żadnych kontaktów ani wspólnych spotkań, które funkcjonowałyby oddzielnie od siebie. Z drugiej strony

skarżące zarzucają Komisji, że uznała, opierając się w szczególności na rzekomych powiązaniach istniejących między tymi trzema szczeblami, iż kontakty o znamionach zмовy na niższym szczeblu centrali stanowiły naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG (zastrzeżenie drugie).

213 Komisja zaprzecza argumentom skarżących.

214 Przed przystąpieniem do analizy dwóch wyżej wymienionych zastrzeżeń należy przypomnieć odpowiednie fragmenty zaskarżonej decyzji.

*1) Zaskarżona decyzja*

215 W motywie 213 zaskarżonej decyzji, w części dotyczącej badania kwestii istnienia porozumień i uzgodnionych praktyk w rozumieniu art. 101 TFUE, Komisja zauważyła, że strony kartelu kontaktowały się na różnych szczeblach i że niekiedy różne szczeble miały wspólne spotkania, na przykład w przypadku pracowników niższego szczebla centrali i pracowników szczebla niemieckiego. Komisja wyjaśniła we wspomnianym motywie 213, że kontakty były ze sobą powiązane treścią, harmonogramem, jawnymi odniesieniami jednych do drugich oraz przekazywaniem zebranych informacji, dostarczając w tym względzie przykłady przekazywania informacji wymienianych na szczeblu niemieckim do odpowiednich central stron kartelu.

216 W motywach 315–317 zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia, uznając, że wszystkie kontakty o znamionach zмовy przedstawione w pkt 6.2 zaskarżonej decyzji (i obejmujące trzy szczeble), przedstawione według porządku chronologicznego, służyły realizacji wspólnego planu mającego jednolity antykonkurencyjny cel ograniczenia konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG. Zdaniem Komisji cel ten został osiągnięty poprzez stosowanie praktyk ograniczających poziom strategicznej niepewności między stronami w odniesieniu do przyszłych cen i podwyżek cen brutto, a także w odniesieniu do harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem samochodów ciężarowych spełniających normy środowiskowe (motyw 317 zaskarżonej decyzji).

217 W celu poparcia swego wniosku, zgodnie z którym przeniesienie wymiany informacji ze szczebla organów kierowniczych na szczebel niemiecki nie wpłynęło na ciągły charakter naruszenia, Komisja stwierdziła w motywie 327 lit. a) zaskarżonej decyzji, że spotkania przeprowadzane na różnych szczeblach pokrywały się czasowo w znacznym stopniu. Komisja podniosła, że niezależnie od przerwania we wrześniu 2004 r. kontaktów na szczeblu organów kierowniczych kontakty na dwóch pozostałych szczeblach były kontynuowane. W szczególności w latach 2003–2007 spotkania i kontakty między konkurentami były organizowane wspólnie na niższym szczeblu centrali i na szczeblu niemieckim, a często pracownicy centrali brali udział w spotkaniach na szczeblu niemieckim i vice versa. Komisja przywołała również okoliczność, że strony wielokrotnie omawiały na niższym szczeblu centrali, jakie informacje powinny być wymieniane i na jakim szczeblu.

*2) W przedmiocie zastrzeżenia pierwszego*

218 W odniesieniu do zastrzeżenia pierwszego podniesionego przez skarżące, dotyczącego „powiązań” między trzema szczeblami kontaktów o znamionach zмовy, należy stwierdzić, że Komisja przywołała następujące okoliczności świadczące o istnieniu takich powiązań: fakt, że uczestnicy

na tych szczeblach byli pracownikami tych samych przedsiębiorstw, to jest Scanii i stron ugody; fakt, że wymiana informacji w ramach każdego szczebla miała taką samą treść; fakt, że spotkania prowadzone na różnych szczeblach pokrywały się ze sobą w czasie; fakt, że szczeble powoływały się na siebie i wymieniały zebrane informacje; fakt, że niekiedy miały miejsce wspólne kontakty i spotkania między różnymi szczeblami, przy czym Komisja odnosi się konkretnie do wspólnych kontaktów i spotkań między pracownikami niższego szczebla centrali i pracowników szczebla niemieckiego zainteresowanych przedsiębiorstw [zob. motywy 213 i 327 lit. a) zaskarżonej decyzji].

219 Niniejsze zastrzeżenie skarżących opiera się w szczególności na fakcie, że między trzema szczeblami kontaktów o charakterze zmowy nie było kontaktów lub wspólnych spotkań.

220 W tym względzie w pierwszej kolejności należy zauważyć, że jak wynika z pkt 215 i 217 powyżej, a ponadto z wyjaśnień Komisji zawartych w pkt 122 odpowiedzi na skargę, nie oparła ona swego stwierdzenia, zgodnie z którym szczeble kontaktów o znamionach zmowy były ze sobą powiązane, na fakcie, że istniały kontakty lub wspólne spotkania między szczeblem organów kierowniczych i niższym szczeblem centrali oraz między szczeblem organów kierowniczych i szczeblem niemieckim. Komisja oparła się wyłącznie na istnieniu kontaktów i wspólnych spotkań między niższym szczeblem centrali a szczeblem niemieckim. W związku z tym argumentacja skarżących zmierzająca do wykazania braku kontaktów i wspólnych spotkań między szczeblem organów kierowniczych a niższym szczeblem centrali oraz między poziomem organów kierowniczych a szczeblem niemieckim jest bezskuteczna.

221 W drugiej kolejności należy zaznaczyć, że w zaskarżonej decyzji Komisja uznała, iż miały miejsce wspólne kontakty i wspólne spotkania między niższym szczeblem centrali i szczeblem niemieckim, w szczególności w latach 2003–2007 [motyw 327 lit. a) zaskarżonej decyzji]. Z zaskarżonej decyzji wynika, że element ten stanowił jeden z elementów, na których Komisja oparła się w celu stwierdzenia ciągłego charakteru naruszenia.

222 Co się tyczy tego ustalenia Komisji, z akt sprawy wynika, że spotkania na niższym szczeblu centrali i na szczeblu niemieckim były często organizowane w tym samym czasie i w tym samym miejscu w celu przygotowania targów handlowych oraz że uczestnicy na niższym szczeblu centrali byli informowani o treści informacji wymienianych na szczeblu niemieckim, że przekazywali te informacje w ramach swoich przedsiębiorstw oraz bardziej ogólnie że kontaktowali się z uczestnikami wymiany informacji na szczeblu niemieckim.

223 W tym względzie Sąd powołuje się w szczególności na dowody przedstawione w motywie 137 zaskarżonej decyzji dotyczące spotkania między konkurentami w dniu 24 sierpnia 2004 r. w Monachium (Niemcy). Według [poufne] w spotkaniu tym uczestniczyli pracownicy niższego szczebla centrali i szczebla niemieckiego. W imieniu Scanii obecni byli A z niższego szczebla centrali i B ze szczebla niemieckiego. Podczas tego spotkania doszło do wymiany informacji na temat przyszłych podwyżek cen na rynku niemieckim oraz dat wprowadzenia na rynek modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi. Prezentacja power point, przygotowana przez [poufne], o której mowa w motywie 137 zaskarżonej decyzji, wykazuje, że informacje wymienione podczas spotkania w dniu 24 sierpnia 2004 r. zostały przekazane do centrali [poufne].

224 Sąd odnosi się również do dowodów przedstawionych w motywie 147 zaskarżonej decyzji, wykazujących, że pracownicy na niższym szczeblu centrali byli informowani o treści wymiany informacji na temat cen, która miała miejsce na szczeblu niemieckim podczas spotkania między

konkurentami w Monachium w dniach 4 i 5 lipca 2005 r. W szczególności Sąd odnosi się do wiadomości elektronicznej wysłanej przez C, z niższego szczebla centrali [poufne], do pracowników innych konkurencyjnych przedsiębiorstw, należących również do niższego szczebla centrali. W wiadomości tej C, odnosząc się do wspomnianego spotkania w dniach 4 i 5 lipca 2005 r., wskazał między innymi, że podczas tego spotkania [poufne] przekazał konkurentom informacje na temat aktualnej tabeli cen [poufne] (opartej na rynku niemieckim) i zwrócił się w szczególności do adresatów wiadomości elektronicznej o uczynienie tego samego. Pracownik centrali [poufne], który znajdował się wśród adresatów wspomnianej powyżej wiadomości elektronicznej, odpowiedział, że jego przedsiębiorstwo pragnie kontynuować wymianę informacji na temat cen na szczeblu rynku (czyli na szczeblu niemieckim) i podał nazwiska pracowników [poufne], z którymi należy się kontaktować w ramach tej wymiany. Wiadomość elektroniczna C była również adresowana do D z niższego szczebla centrali Scanii, który uczestniczył w wyżej wspomnianym spotkaniu w dniach 4 i 5 lipca 2005 r. Z akt sprawy wynika, że D nie otrzymał wspomnianej wiadomości elektronicznej, ponieważ jego nazwisko zostało błędnie wpisane (zob. motyw 147 zaskarżonej decyzji). Mimo to wiadomość elektroniczna wysłana przez C wykazuje, że pracownicy zatrudnieni na niższym szczeblu centrali, w tym pracownicy Scanii, wiedzieli o wymianie informacji na temat cen, która miała miejsce podczas wspomnianego wyżej spotkania w dniach 4 i 5 lipca 2005 r.

225 Sąd zauważa również, że niektórzy pracownicy uczestniczących przedsiębiorstw, chociaż należeli do centrali, brali udział w wymianie informacji na szczeblu niemieckim, co potwierdza wniosek Komisji dotyczący istnienia związków między niższym szczeblem centrali a szczeblem niemieckim. Sąd odnosi się w szczególności do przypadku C z [poufne] i E z [poufne]. Pracownicy ci, chociaż należeli do centrali, byli aktywni i organizowali wymianę informacji na szczeblu niemieckim.

226 Z powyższego wynika, że stwierdzenie Komisji, zgodnie z którym istniały kontakty między niższym szczeblem centrali a szczeblem niemieckim, zostało wykazane w sposób wymagany prawem.

227 W trzeciej kolejności w ramach niniejszego zastrzeżenia skarżące zakwestionowały również twierdzenie Komisji zawarte w motywie 213 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym szczeble kontaktów o znamionach zmowy otwarcie się do siebie odwoływały, oraz twierdzenie zawarte w motywie 327 lit. a) zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym strony kartelu wielokrotnie omawiały na niższym szczeblu centrali, jakie informacje miały być wymienione i na jakim poziomie.

228 Te twierdzenia Komisji zostały wykazane w sposób wymagany prawem. Z dowodów przedstawionych w motywie 116 zaskarżonej decyzji dotyczących spotkania między konkurentami na niższym szczeblu centrali w dniach 3 i 4 lipca 2001 r. wynika bowiem w szczególności, że pracownicy centrali znali treść korespondencji na szczeblu niemieckim, że uważali, iż wymiana ta zasza „zbyt daleko” i że była „potencjalnie niebezpieczna”. Z dowodów przedstawionych w motywie 117 zaskarżonej decyzji wynika, że podczas wspomnianego wyżej spotkania w dniach 3 i 4 lipca 2001 r. konkurenci porozumieli się co do wymiany w przyszłości na niższym szczeblu centrali informacji na temat produktów i informacji technicznych, ale nie informacji o cenach lub danych porównawczych. Podobnie z dowodów przedstawionych w motywie 147 zaskarżonej decyzji (zob. pkt 224 powyżej) wynika, że pracownicy na niższym szczeblu centrali dyskutowali na temat tego, jakie informacje należy wymienić na jakim poziomie, i że w tym kontekście niektórzy z tych pracowników wyrazili życzenie, aby wymiana informacji na temat cen odbywała się wyłącznie na szczeblu niemieckim.

229 Z powyższych rozważań wynika, że w ramach niniejszego zarzutu skarżące nie zdołały podważyć ustaleń Komisji przedstawionych w szczególności w motywach 213 i 327 lit. a) zaskarżonej decyzji, dotyczących związków istniejących między trzema szczeblami kontaktów o charakterze zmowy. Jak już zaznaczono, Komisja przywołała pewną liczbę elementów świadczących o istnieniu powiązań między trzema szczeblami kontaktów o znamionach zmowy (zob. pkt 218 powyżej), które nie zostały zakwestionowane, a mianowicie fakt, że uczestnicy byli pracownikami tych samych przedsiębiorstw, i fakt, że spotkania prowadzone na trzech szczeblach kontaktów o charakterze zmowy nakładały się na siebie w czasie, albo które zostały zakwestionowane, ale nie zostały podważone w ramach niniejszego zarzutu, a mianowicie fakt, że istniały kontakty między pracownikami na niższym szczeblu poszczególnych central stron kartelu i pracownikami na szczeblu niemieckim. Mając na względzie te okoliczności, Sąd uważa, że trzy szczeble kontaktów o znamionach zmowy były ze sobą powiązane i że nie działały one odrębnie i niezależnie od siebie.

### 3) *W przedmiocie zastrzeżenia drugiego*

230 Co się tyczy zastrzeżenia drugiego podniesionego przez skarżące (zob. pkt 212 powyżej), należy przypomnieć, że Komisja nie zakwalifikowała w zaskarżonej decyzji kontaktów o znamionach zmowy na niższym szczeblu centrali (ani też kontaktów o znamionach zmowy na dwóch innych szczeblach rozpatrywanych odrębnie) jako naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 EOG, lecz uznała, że wszystkie kontakty na trzech szczeblach były częścią jednolitego i ciągłego naruszenia, ponieważ realizowały one wspólny plan mający antykonkurencyjny cel w postaci ograniczenia konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG poprzez między innymi wymianę informacji zmniejszającą strategiczną niepewność co do przyszłych cen i wzrostu cen brutto oraz harmonogramu i przerzucania kosztów związanych z wprowadzeniem technologii emisji dla średnich i ciężkich samochodów ciężarowych narzuconych przez normy od Euro 3 do Euro 6 (motyw 317 zaskarżonej decyzji).

231 Należy również przypomnieć, że Komisja nie była zobowiązana do zakwalifikowania dokonywanej odrębnie wymiany informacji na niższym szczeblu centrali jako odrębnego naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 EOG, aby stwierdzić istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia (zob. pkt 208 powyżej).

232 Z powyższego wynika, że niniejsze zastrzeżenie skarżących opiera się na błędnym założeniu, zgodnie z którym Komisja zakwalifikowała w zaskarżonej decyzji wymianę informacji na niższym szczeblu centrali jako naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 EOG. Niemniej niezależnie od tego błędnego założenia należy zbadać w świetle rozważań zawartych w pkt 208–211 powyżej i w świetle argumentacji skarżących, w jakim stopniu wymiana informacji na niższym szczeblu centrali przyczyniała się do realizacji wspólnego planu przedstawionego w pkt 230 powyżej.

233 W tym względzie w pierwszej kolejności należy przypomnieć, że jak stwierdzono w ramach badania zarzutu pierwszego, uczestnicy na niższym szczeblu centrali byli informowani o treści wymiany informacji na szczeblu niemieckim, że przekazywali treść tych informacji w ramach swoich przedsiębiorstw oraz że ogólnie rzecz biorąc pozostawali w kontakcie z uczestnikami wymiany informacji na szczeblu niemieckim (zob. pkt 222 powyżej). Okazuje się zatem, że pracownicy niższego szczebla centrali, uczestnicząc w wymianie informacji, która zmniejszała strategiczną niepewność w odniesieniu do przyszłych cen i dat wprowadzenia na rynek modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi, przyczyniali się do realizacji wspomnianego wspólnego planu.

- 234 W drugiej kolejności dowody przedstawione w motywie 144 zaskarżonej decyzji, dotyczące spotkania między konkurentami na niższym szczeblu centrali w dniach 3 i 4 lutego 2005 r. w Lyonie (Francja), świadczą o tym, że podczas tego spotkania [poufne] poinformowała innych producentów, w tym Scanię, o przyszłej podwyżce o 5% ceny jednego z modeli samochodów ciężarowych, które spółka ta produkowała. Należy zauważyć, że skarżące utrzymywały, iż informacja ta była publicznie dostępna w dniu wspomnianego spotkania i że na poparcie tego twierdzenia przedstawiły one na etapie repliki i na kilka dni przed rozprawą artykuł specjalistycznego czasopisma, którego wersja elektroniczna pochodzi z dnia 4 lutego 2005 r. Niezależnie od dopuszczalności tego dowodu Sąd uważa, że wyżej wymieniony artykuł nie wykazuje zasadności twierdzenia skarżących, ponieważ zakres informacji przekazanej przez [poufne] podczas spotkania w dniach 3 i 4 lutego 2005 r. był szerszy niż zakres informacji zawartej we wspomnianym artykule, który wspominał o podwyżce ceny modelu samochodu ciężarowego [poufne] wyłącznie na rynku Zjednoczonego Królestwa.
- 235 Informacja cenowa przekazana przez [poufne] podczas spotkania w dniach 3 i 4 lutego 2005 r. na niższym szczeblu centrali świadczy o tym, że wymiana informacji na tym szczeblu, niezależnie od tego, czy stanowi naruszenie reguł konkurencji, przyczyniała się do realizacji wspólnego planu przedstawionego w pkt 230 powyżej, ponieważ dowodzi ona, że wymiana ta dotyczyła również kwestii związanych z ustalaniem cen samochodów ciężarowych, a nie wyłącznie kwestii technicznych.
- 236 W trzeciej kolejności z wewnętrznej wiadomości elektronicznej [poufne] przesłanej przez F z niższego szczebla centrali tego przedsiębiorstwa, przedstawionej w motywie 146 zaskarżonej decyzji, dotyczącej spotkania konkurentów w dniach 4 i 5 lipca 2005 r., wynika, że pracownicy zatrudnieni na niższym szczeblu centrali, w tym pracownicy centrali Scanii, wymieniali informacje dotyczące między innymi daty wprowadzenia na rynek modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi Euro 4 i Euro 5. Na przykład we wspomnianej wiadomości elektronicznej F informował swoich współpracowników o fakcie ujawnionym podczas spotkania w dniach 4 i 5 lipca 2005 r., że Scania „zaprezentuje pełną gamę silników zgodnych z [normą] Euro 4 (i kilka silników zgodnych z [normą] Euro 5) na wydarzeniu [poufne]”, oraz o fakcie, że do Scanii złożono już 2000 zamówień dotyczących silników zgodnych z normą Euro 4. Również tytułem przykładu F informował swoich współpracowników, że zgodnie z informacjami dostarczonymi przez [poufne] na wyżej wspomnianym spotkaniu jej klienci nie kwestionowali podwyżki cen związanej z wprowadzeniem normy Euro 5 oraz że sprzedano już 6000 samochodów ciężarowych zgodnych z tą normą. Treść wymiany informacji na niższym szczeblu centrali na spotkaniu w dniach 4 i 5 lipca 2005 r. również dowodzi, że wymiana informacji na niższym szczeblu centrali przyczyniała się do realizacji wspólnego planu przedstawionego w pkt 230 powyżej, ponieważ świadczy ona o tym, że wspomniana wymiana obejmowała również kwestie dotyczące daty wprowadzenia na rynek modeli samochodów ciężarowych zgodnych z konkretnymi normami środowiskowymi.
- 237 W czwartej kolejności należy przypomnieć, że uczestnikami trzech szczebli kontaktów o znamionach zmowy byli pracownicy tych samych przedsiębiorstw, że spotkania na niższym szczeblu centrali pokrywały się pod względem czasowym ze spotkaniami na pozostałych dwóch szczeblach oraz że istniały kontakty między pracownikami niższego szczebla centrali a pracownikami na szczeblu niemieckim (zob. pkt 218 i 229 powyżej).

238 Na podstawie tych okoliczności należy stwierdzić, że wymiana informacji na niższym szczeblu centrali przyczyniała się do realizacji wspólnego planu przedstawionego w pkt 230 powyżej i że w konsekwencji Komisja miała prawo uwzględnić ją w celu stwierdzenia istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia.

239 W świetle powyższych rozważań należy oddalić niniejszy zarzut.

*c) W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego naruszenia obowiązku uzasadnienia i błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż skarżące zawarły porozumienie lub dopuściły się uzgodnionej praktyki w zakresie harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji*

240 Argumentację skarżących w ramach niniejszego zarzutu można podzielić na trzy części, badane kolejno poniżej.

*1) W przedmiocie części pierwszej zarzutu czwartego, dotyczącej naruszenia obowiązku uzasadnienia*

241 Skarżące podnoszą, że rozumowanie zawarte w zaskarżonej decyzji nie pozwala im zrozumieć charakteru i zakresu przypisywanego im naruszenia. Z jednej strony z art. 1 zaskarżonej decyzji wynika bowiem, że Komisja uznała, iż skarżące popełniły naruszenie w szczególności poprzez uzgadnianie harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji narzuconych normami od Euro 3 do Euro 6 i że zachowanie to stanowiło naruszenie z mocy prawa. Z drugiej strony zaskarżona decyzja wydaje się również utrzymywać w motywach 243 i 321, że okoliczności faktyczne związane ze wspomnianymi uzgodnieniami są „powiązane” i „komplementarne” z zarzucanym kartelem w zakresie taryf i cen brutto, sugerując w ten sposób, że sama wymiana informacji na temat dat wprowadzenia technologii nie stanowi sama w sobie naruszenia.

242 Skarżące twierdzą, że ta niespójność w rozumowaniu Komisji stanowi naruszenie art. 296 TFUE i że na tej podstawie należy stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji.

243 Skarżące zarzucają również Komisji, że nie wyjaśniła powodów, dla których wymiana informacji na temat harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji stanowi naruszenie ze względu na cel.

244 Komisja zaprzecza argumentom skarżących.

245 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przewidziany w art. 296 akapit drugi TFUE obowiązek uzasadnienia stanowi istotny wymóg formalny, który należy odróżnić od kwestii prawidłowości uzasadnienia, wchodzącej w zakres materialnej zgodności z prawem spornego aktu. Z tej perspektywy wymagane uzasadnienie powinno być dostosowane do charakteru rozpatrywanego aktu i powinno przedstawiać w sposób zrozumiały i jednoznaczny rozumowanie instytucji, która jest autorem aktu, tak aby umożliwić zainteresowanym zapoznanie się z powodami podjęcia środka, a właściwemu sądowi przeprowadzenie kontroli. Jeśli chodzi w szczególności o uzasadnienie decyzji indywidualnych, celem obowiązku uzasadnienia takich decyzji obok umożliwienia kontroli sądowej jest dostarczenie zainteresowanemu danych wystarczających do zweryfikowania, czy decyzja jest ewentualnie obciążona wadą pozwalającą

zakwestionować jej ważność (zob. wyrok z dnia 7 listopada 2019 r., *Campine i Campine Recycling/Komisja*, T-240/17, niepublikowany, EU:T:2019:778, pkt 321 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 246 Wymóg uzasadnienia należy ponadto oceniać w świetle okoliczności danego przypadku, w szczególności treści aktu, charakteru podniesionych argumentów, a także interesu, jaki w uzyskaniu wyjaśnień mogą mieć adresaci aktu lub inne osoby, których dotyczy on bezpośrednio i indywidualnie w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE. Nie ma jednak wymogu, by uzasadnienie wyszczególniało wszystkie istotne okoliczności faktyczne i prawne, ponieważ ocena, czy uzasadnienie aktu spełnia wymogi art. 296 TFUE, winna opierać się nie tylko na jego brzmieniu, ale także uwzględniać okoliczności jego wydania, jak również całość przepisów prawa regulującego daną dziedzinę (zob. wyrok z dnia 7 listopada 2019 r., *Campine i Campine Recycling/Komisja*, T-240/17, niepublikowany, EU:T:2019:778, pkt 322 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 247 Ponadto obowiązek uzasadnienia przewidziany w art. 296 TFUE wymaga, aby rozumowanie, na którym opiera się decyzja, było jasne i jednoznaczne. Uzasadnienie aktu powinno być zatem logiczne, a w szczególności nie powinno zawierać wewnętrznych sprzeczności utrudniających prawidłowe zrozumienie powodów leżących u podstaw tego aktu (zob. wyrok z dnia 29 września 2011 r., *Elf Aquitaine/Komisja*, C-521/09 P, EU:C:2011:620, pkt 151 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 248 W niniejszym przypadku w motywie 236 zaskarżonej decyzji w pkt 7.2.3, zatytułowanym „Ograniczenie konkurencji”, Komisja wskazała, że zachowanie antykonkurencyjne w niniejszej sprawie miało na celu ograniczenie konkurencji na terytorium EOG.
- 249 W motywie 237 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, że główny element całości porozumień i uzgodnionych praktyk w niniejszej sprawie, który można uznać za ograniczenie konkurencji, polegał na koordynacji cen i podwyżkach cen brutto poprzez kontakty dotyczące cen, daty i dodatkowych kosztach związanych z wprowadzeniem na rynek nowych modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami emisji oraz na wymianie szczególnie chronionych informacji z punktu widzenia konkurencji.
- 250 W motywie 238 lit. b) zaskarżonej decyzji Komisja zaznaczyła, że Scania zawarła porozumienia z konkurentami dotyczące harmonogramu i przerzucania kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6, lub koordynowała z nimi te kwestie.
- 251 W motywie 239 zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że wszystkie porozumienia i uzgodnione praktyki, w których uczestniczyła Scania, miały na celu ograniczenie konkurencji w rozumieniu art. 101 ust. 1 TFUE i pozwoliły przedsiębiorstwom na dostosowanie ich strategii cenowej w świetle informacji otrzymanych od konkurentów.
- 252 W motywie 243 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, że skarżące, omawiając datę wprowadzenia nowych norm środowiskowych i dodatkowe koszty spowodowane nową technologią, otrzymywały informacje na temat zamiarów swoich konkurentów w odniesieniu do poziomu cen brutto. Zgodnie z wyjaśnieniami Komisji przerzucenie kosztów związanych z wprowadzeniem nowej technologii środowiskowej pociągało za sobą zmiany ceny brutto danych modeli samochodów ciężarowych. Strony znały datę, od której nowe modele (na które przerzucone byłyby dodatkowe koszty) zostały uwzględnione w tabeli cen brutto konkurentów, ponieważ znały datę

wprowadzenia tych nowych modeli na rynek. W konsekwencji zdaniem Komisji charakter dyskusji i porozumień dotyczących daty wprowadzenia na rynek nowych modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi był powiązany i komplementarny w świetle umowy między stronami w zakresie cen i podwyżek cen brutto.

253 Ponadto z motywów 315–350 zaskarżonej decyzji, zawartych w pkt 7.2.4, zatytułowanym „Jednolite i ciągle naruszenie”, wynika, że Komisja przypisała Scanii popełnienie naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, które uznała za jednolite i ciągle naruszenie polegające na kontaktach o znamionach umowy, dotyczących ustalania cen i podwyżek cen brutto średnich i dużych samochodów ciężarowych w ramach EOG, a także harmonogramu i przeliczenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych narzuconych normami od Euro 3 do Euro 6. Zdaniem Komisji te kontakty o znamionach umowy miały na celu ograniczenie konkurencji poprzez obniżenie poziomu niepewności strategicznej między konkurentami w zakresie przyszłych cen, podwyżek cen brutto, harmonogramu i przeliczenia kosztów związanych z wprowadzeniem modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi (motyw 317 zaskarżonej decyzji).

254 W motywie 321 zaskarżonej decyzji Komisja powtórzyła swoją analizę przedstawioną w motywie 243 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którą charakter dyskusji i porozumień dotyczących daty wprowadzenia na rynek nowych modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi był powiązany i komplementarny w stosunku do umowy stron w odniesieniu do cen i podwyżek cen brutto.

255 Wreszcie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 1 zaskarżonej decyzji:

„Następujące podmioty prawne Scanii, uzgadniając ceny i podwyżki cen brutto w EOG w odniesieniu do średnich i dużych samochodów ciężarowych oraz harmonogram i przeliczenie kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, narzuconych normami Euro 3–6, naruszyły art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w następujących okresach [...]”.

256 Z jednej strony z powyższego przedstawienia zaskarżonej decyzji wynika, że wbrew temu, co twierdzą skarżące, Komisja nie zakwalifikowała w niej oddzielnie jako odrębnego naruszenia art. 101 TFUE uzgodnień w sprawie harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji. Natomiast jasne jest, że Komisja uznała, iż wyżej wymienione uzgodnienie stanowiło część jednolitego i ciągłego naruszenia mającego jednolity antykonkurencyjny cel w postaci ograniczenia konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych na terytorium EOG.

257 Z drugiej strony w szczególności z motywów 236, 237, 239, 243 i 321 zaskarżonej decyzji wynika, że Komisja uznała, iż wymiana informacji na temat harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji była związana i komplementarna z wymianą informacji dotyczących cen i podwyżek cen brutto i że zasadniczo cała ta wymiana umożliwiała zainteresowanym przedsiębiorstwom dostosowanie ich strategii cenowych w zależności od informacji otrzymanych przez konkurentów, stanowiąc tym samym ograniczenie konkurencji ze względu na cel.

258 Z powyższych rozważań wynika, że uzasadnienie zawarte w zaskarżonej decyzji przedstawia w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie Komisji, pozwalając tym samym Sądowi na dokonanie kontroli sądowej. Ponadto treść i szczegółowy charakter argumentacji skarżących przed Sądem pokazują, że uzasadnienie zaskarżonej decyzji pozwoliło im w skuteczny sposób kwestionować tę argumentację przed Sądem.

259 W świetle powyższych rozważań należy oddalić część pierwszą niniejszego zarzutu.

*2) W przedmiocie części drugiej zarzutu czwartego, dotyczącej błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż skarżące zawarły porozumienie lub dopuściły się uzgodnionej praktyki, które odnosiły się do harmonogramu wprowadzania na rynek technologii w dziedzinie emisji*

260 Skarżące kwestionują ocenę Komisji, zgodnie z którą zawarły porozumienie lub dopuściły się uzgodnionej praktyki w przedmiocie harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji.

261 W tym względzie skarżące zauważają, że obowiązek zgodności silników samochodów ciężarowych z normami Euro wynika z przepisów europejskich, znanych producentom samochodów ciężarowych, i nie wynika z konkurencji w dziedzinie innowacji.

262 Skarżące podnoszą również, że Scania zawsze przestrzegała różnych norm emisji Euro jeszcze przed zastosowaniem terminów przewidzianych w przepisach europejskich i że jej produkcja była zazwyczaj planowana około sześciu lub siedmiu lat przed upływem przewidzianego w tych przepisach terminu końcowego dotyczącego wprowadzenia technologii zgodnych z tymi normami. Zdaniem skarżących fakt ten nie daje się pogodzić z tezą Komisji, zgodnie z którą Scania zawarła z konkurentami porozumienie lub dopuściła się uzgodnionej praktyki w przedmiocie harmonogramu wprowadzania technologii zgodnych z normami Euro.

263 Skarżące przywołują również okoliczność, że daty wprowadzenia technologii w dziedzinie emisji różnią się ogromnie między producentami samochodów ciężarowych, co podważa istnienie między nimi koordynacji w odniesieniu do tych dat.

264 Skarżące kwestionują również fakt, że wymiana informacji opisana w zaskarżonej decyzji świadczy o tym, iż zawarły one porozumienie lub uczestniczyły w uzgodnionej praktyce w przedmiocie wprowadzania nowych technologii w dziedzinie emisji.

265 Komisja zaprzecza argumentacji skarżących.

266 W tym względzie należy zaznaczyć, że pojęcia „porozumienia”, „decyzji związków przedsiębiorstw” lub „uzgodnionej praktyki” stanowią z subiektywnego punktu widzenia formy zmony mające taki sam charakter i różniące się od siebie jedynie intensywnością i formami, w których się ujawniają (zob. wyrok z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

267 Jeśli chodzi o definicję uzgodnionej praktyki, Trybunał orzekł, że taka praktyka dotyczy pewnego rodzaju koordynacji pomiędzy przedsiębiorstwami, która wprawdzie nie doprowadziła jeszcze do zawarcia umowy we właściwym tego słowa znaczeniu, ale świadomie zastępuje ryzyko związane z konkurencją praktyczną współpracą między nimi (zob. wyrok z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 268 Kryteria koordynacji i współpracy służące ustaleniu uzgodnionej praktyki, dalekie od wymagania opracowania rzeczywistego „planu”, winny być interpretowane w świetle koncepcji właściwej postanowieniom traktatu dotyczącym konkurencji, zgodnie z którą każdy podmiot gospodarczy winien określać w sposób autonomiczny politykę, jaką zamierza realizować na rynku wewnętrznym, oraz warunki, jakie zamierza zastrzec swoim klientom (zob. wyroki: z dnia 28 maja 1998 r., *Deere/Komisja*, C-7/95 P, EU:C:1998:256, pkt 86 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 19 marca 2015 r., *Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja*, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 119 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 269 O ile ten wymóg autonomii nie wyłącza prawa podmiotów gospodarczych do przystosowywania się w sprawny sposób do stwierdzonego lub spodziewanego zachowania konkurentów, o tyle jednak stoi on bezwzględnie na przeszkodzie wszelkim bezpośrednim i pośrednim kontaktom między tymi podmiotami gospodarczymi, które albo mogłyby wywrzeć wpływ na zachowanie aktualnego lub potencjalnego konkurenta na rynku, albo ujawnić temu konkurentowi postępowanie, które ten podmiot sam zdecydował lub planuje realizować na rynku, jeżeli celem lub skutkiem tych kontaktów jest doprowadzenie do warunków konkurencji, które nie odpowiadają normalnym warunkom konkurencji na danym rynku, przy uwzględnieniu charakteru produktów lub świadczonych usług, znaczenia i liczby przedsiębiorstw, jak również rozmiaru tego rynku (zob. wyroki: z dnia 28 maja 1998 r., *Deere/Komisja*, C-7/95 P, EU:C:1998:256, pkt 87 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 19 marca 2015 r., *Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja*, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 120 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 270 Trybunał orzekł zatem, że wymiana informacji między konkurentami może być niezgodna z regułami konkurencji, jeżeli zmniejsza lub znosi poziom niepewności co do funkcjonowania danego rynku i w konsekwencji ogranicza konkurencję między przedsiębiorstwami (zob. wyrok z dnia 19 marca 2015 r., *Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja*, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 121 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 271 W niniejszej sprawie należy przypomnieć, że w motywie 238 lit. b) zaskarżonej decyzji Komisja zaznaczyła, iż Scania zawarła porozumienia z konkurentami dotyczące harmonogramu i przerzucania kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6, lub koordynowała z nimi te kwestie. To stwierdzenie Komisji opiera się na wielu dowodach przedstawionych w zaskarżonej decyzji, które świadczą o jego zasadności.
- 272 W pierwszej kolejności należy odnieść się do protokołu ze spotkania na szczeblu organów kierowniczych, które odbyło się w dniu 6 kwietnia 1998 r. w Brukseli (Belgia), przedstawionego w motywie 103 zaskarżonej decyzji. Protokół ten jasno wykazuje, że uczestnicy tego spotkania wymieniali informacje dotyczące cen oraz harmonogramu wprowadzenia modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normą Euro 3 oraz że uzgodnili, iż nie będą wprowadzać technologii zgodnej z tą normą, zanim wprowadzenie to stanie się obowiązkowe. Wspomniany protokół dowodzi również, że uczestnicy spotkania wymieniali informacje dotyczące wpływu wprowadzenia nowej technologii na ceny. W zakresie, w jakim wspomniany protokół odnosi się do „wszystkich członków [*poufne*]”, można wywnioskować, że Scania uczestniczyła w wyżej wspomnianym spotkaniu w dniu 6 kwietnia 1998 r.
- 273 W drugiej kolejności Sąd odnosi się do spotkania na szczeblu organów kierowniczych, które odbyło się w dniach 10 i 11 kwietnia 2003 r. w Göteborgu (Szwecja), w którym uczestniczyła Scania, opisanego w motywie 127 zaskarżonej decyzji. Odręczne notatki sporządzone przez

przedstawiciela [poufne] uczestniczącego w tym spotkaniu, o których mowa w tym motywie, wykazują, że uczestnicy wymieniali informacje na temat cen i wprowadzenia technologii zgodnych z normą Euro 4. Zgodnie z tymi notatkami:

„Sprzedaż [poufne] w Euro 4 październik 2004. [poufne]/Scania może go wprowadzić wcześniej, ale nie zamierza. Wszyscy zgadzają się wprowadzić go do [poufne] »Wprowadzenie sprzedaży«”.

274 Przedmiot spotkania w dniach 10 i 11 kwietnia 2003 r., wspomnianego w pkt 273 powyżej, został objaśniony w fakcie wysłanym w dniu 8 maja 2003 r. przez [poufne] konkurentom, w tym Scanii, przedstawionym w motywie 128 zaskarżonej decyzji, w którym wskazano:

„Podczas naszego spotkania w Göteborgu omówiliśmy wprowadzenie na rynek specyfikacji Euro 4. Podjąłem inicjatywę przedyskutowania tej kwestii z naszym kolegą – [G]. Chociaż [poufne] wątpi, że dotrzemy naszych obietnic, akceptuje wprowadzenie na rynek we wrześniu 2004 r. [poufne]. Jest jasne, że nie powinniśmy jej proponować do sprzedaży przed tą datą. Zakładam, że wszyscy nadal się zgadzamy i że będziemy się tego trzymać do tej daty. Jeśli z jakiegokolwiek powodu Państwo nie będą mogli tego zrobić, proszę poinformować mnie o tym faksem zwrotnym”.

275 Skarżące powołały się w trakcie postępowania administracyjnego na wyjaśnienia złożone przez [poufne], zgodnie z którymi notatki przytoczone w pkt 273 powyżej nie świadczyły o istnieniu porozumienia między producentami samochodów ciężarowych, lecz wskazywały jedynie, że wszyscy uznali za fakt, że silniki zgodne z normą Euro 4 prawdopodobnie nie zostaną wprowadzone przed [poufne] września 2004 r. Jednakże należy uznać, że wyjaśnienia te, dostarczone a posteriori i które przeczą jasnemu brzmieniu notatek przedstawiciela [poufne] i faksu z dnia 8 maja 2003 r., które wykazują, że konkurenci uzgodnili wprowadzenie silników zgodnych z normą Euro 4 we wrześniu 2004 r., nie są przekonujące.

276 W trzeciej kolejności należy odnieść się do wiadomości elektronicznej wysłanej w dniu 16 września 2004 r. przez H, reprezentującego [poufne], do konkurentów, w tym do Scanii, w której podał swą decyzję o nieuczestniczeniu w spotkaniu na szczelbu organów kierowniczych przewidzianym w Hanowerze (Niemcy). Wspomniana wiadomość elektroniczna, przedstawiona w motywie 138 zaskarżonej decyzji, zawierała następującą treść:

„Decyzja jest podyktowana rozczarowaniem. Uważam za niedopuszczalne zachowanie niektórych naszych kolegów (w szczególności jednego z nich) w komunikowaniu dotyczącym Euro 4 i Euro 5, jak również sposobu, w jaki koledzy ci próbowali naruszyć wizerunek przemysłu samochodów ciężarowych, oraz niektórych ich kolegów w szczególności [...]”.

277 [Poufne] wyjaśniła w oświadczeniu ustnym przedłożonym w toku postępowania administracyjnego i przedstawionym w motywie 138 zaskarżonej decyzji, że wprowadziła technologię zgodną z normą Euro 4 przed datą uzgodnioną z konkurentami, to jest wrześniem 2004 r. (zob. pkt 273, 274 powyżej), i że okoliczność ta była przyczyną niezadowolenia wyrażonego przez przedstawiciela [poufne] w tej wiadomości elektronicznej. Z akt sprawy wynika, że w następstwie tego incydentu zaprzestano wymiany informacji na szczelbu kierowniczym (motyw 138 zaskarżonej decyzji).

- 278 Wiadomość elektroniczna przedstawiciela [poufne] przedstawiona w pkt 276 powyżej, rozpatrywana w świetle dowodów przedstawionych w pkt 273 i 274 powyżej, dowodzi istnienia porozumienia między konkurentami, w tym Scanii, dotyczącego daty wprowadzenia na rynek technologii zgodnych z normą Euro 4.
- 279 Skarżące powołały się na złożone pod przysięgą oświadczenie przedstawiciela [poufne] i autora wiadomości elektronicznej przedstawionej w pkt 276 powyżej, w którym wyjaśnił on, że jego wiadomość elektroniczna została wysłana ze względu na napięcia między [poufne] a [poufne] oraz że nie było żadnego porozumienia między producentami samochodów ciężarowych dotyczącego daty wprowadzenia silników zgodnych z normą Euro 4. Zdaniem skarżących wspomniane oświadczenie pod przysięgą znajduje potwierdzenie w fakcie, że [poufne] i jego przedstawiciel w ogóle nie zareagowali na złożoną przez Scanię zapowiedź wypuszczenia jej pierwszego silnika zgodnego z normą Euro 4 podczas konferencji prasowej z dnia 31 marca 2004 r. Zdaniem skarżących można założyć, że gdyby producenci zawarli porozumienie w sprawie harmonogramu wprowadzenia technologii zgodnej z normą Euro 4, przedstawiciel [poufne] zareagowałby w ten sam sposób w odniesieniu do zapowiedzi Scanii.
- 280 Ta argumentacja skarżących nie wydaje się przekonująca.
- 281 Z jednej strony, jeśli chodzi o wyżej wspomniane oświadczenie pod przysięgą, zostało ono złożone przez autora wiadomości elektronicznej przedstawionej w pkt 276 powyżej wiele lat po odnośnych zdarzeniach na potrzeby postępowania administracyjnego, a zatem in tempore suspecto. W konsekwencji jego treść nie może podważyć wartości dowodowej dowodów pochodzących z okresu zdarzeń i bardziej obiektywnych, takich jak faks przedstawiony w pkt 274 powyżej, ani wartości dowodowej oświadczenia złożonego przez [poufne], o którym mowa w pkt 277 powyżej (zob. podobnie wyroki: z dnia 27 września 2006 r., Archer Daniels Midland/Komisja, T-59/02, EU:T:2006:272, pkt 277; z dnia 8 lipca 2008 r., Lafarge/Komisja, T-54/03, niepublikowany, EU:T:2008:255, pkt 379; z dnia 29 czerwca 2012 r., E.ON Ruhrgas i E.ON/Komisja, T-360/09, EU:T:2012:332, pkt 201). Wszystkie te dowody wykazują istnienie porozumienia między producentami samochodów ciężarowych w odniesieniu do daty wprowadzenia technologii zgodnej z normą Euro 4.
- 282 Z drugiej strony, jeśli chodzi o argument dotyczący konferencji prasowej Scanii w dniu 31 marca 2004 r., należy stwierdzić, że komunikat prasowy przedłożony przez skarżące, daleki od potwierdzenia ich tezy, zapowiadał wprowadzenie silników 420-konnych (horse power) zgodnych z normą Euro 4 we wrześniu 2004 r., która to data jest zgodna z datą uzgodnioną przez konkurentów podczas spotkania w dniach 10 i 11 kwietnia 2003 r. w Göteborgu (zob. pkt 273 i 274 powyżej).
- 283 W czwartej kolejności Sąd odnosi się do wymiany informacji pomiędzy konkurentami, wśród których była Scania DE, która miała miejsce w dniach od 2 do 8 grudnia 2004 r. i dotyczyła podwyżek cen przewidzianych na rok 2005 (motyw 140 zaskarżonej decyzji). W tym kontekście [poufne] wskazała, że będzie fakturować 5410 EUR za przejście z „Euro 3 na Euro 4”.
- 284 Jak wynika z motywu 141 zaskarżonej decyzji, w dniu 2 grudnia 2004 r. B – przedstawiciel Scanii DE – wysłał wiadomość elektroniczną do pracowników konkurencyjnych przedsiębiorstw, w której zapytał, kiedy i po jakiej cenie brutto będą dostarczane silniki zgodne z normami 4 i 5. Przedstawiciel [poufne] udzielił odpowiedzi, przekazując żądane informacje, wskazując

w szczególności, że dodatkowe ceny silników zgodnych z normą Euro 4 i normą Euro 5 wynosiły odpowiednio 11 500 EUR i 14 800 EUR. W dniu 17 grudnia 2004 r. B przekazał zebrane informacje konkurentom (motyw 142 zaskarżonej decyzji).

285 W piątej kolejności należy odnieść się do spotkania w dniu 12 września 2005 r., przedstawionego w motywie 149 zaskarżonej decyzji, które dotyczyło w szczególności „sytuacji Euro 4/5” i „podwyżek cen przewidzianych na 2006 r.”. Z odrębnych notatek wynika, że podczas tego spotkania konkurenci, wśród których znajdował się I –przedstawiciel Scanii DE – wymienili informacje na temat daty wprowadzenia modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami Euro 4 i Euro 5 oraz ich cen.

286 W szóstej kolejności należy odnieść się do wiadomości elektronicznej z dnia 21 lipca 2009 r., przedstawionej w motywie 180 zaskarżonej decyzji, w której pracownik [*poufne*] zaproponował wpisanie następującego punktu do porządku obrad spotkania między konkurentami zorganizowanego przez Scanię DE, które miało się odbyć w dniach 17 i 18 września 2009 r.: „Euro VI – wiem – czy jesteście upoważnieni do rozmowy na ten temat i czy sobie tego życzymy?”.

287 W motywie 181 zaskarżonej decyzji jest mowa o spotkaniu, które odbyło się w dniach 17 i 18 września 2009 r., wspomnianym w pkt 286 powyżej. Z dowodów przedstawionych we wspomnianym motywie, niekwestionowanych przez skarżące, wynika, że konkurenci wymieniali informacje na temat daty wprowadzenia technologii zgodnej z normą Euro 6 oraz na temat podwyżek cen przewidzianych na rok 2010.

288 Z dowodów i faktów przedstawionych w pkt 272–287 powyżej wynika, że Komisja wykazała w sposób wystarczający pod względem prawnym, iż Scania zawarła porozumienia ze swoimi konkurentami dotyczące harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6, lub koordynowała z nimi te kwestie.

289 Wniosku tego nie podważa argumentacja skarżących przedstawiona w pkt 261–263 powyżej. W szczególności należy zauważyć, że przepisy europejskie dotyczące dat wprowadzenia norm Euro w zakresie emisji dotyczyły jedynie terminów na wprowadzenie tych norm (zob. motyw 6 zaskarżonej decyzji) i nie zobowiązywały producentów samochodów ciężarowych do wymiany informacji dotyczących harmonogramu wypuszczania produktów zgodnych z tymi normami. Ponadto okoliczność, że Scania planowała swoją produkcję wiele lat przed ostatecznym terminem przewidzianym w przepisach europejskich na wprowadzenie konkretnej normy Euro, nie dowodzi braku jej udziału w uzgodnieniach z innymi producentami samochodów ciężarowych. Podobnie okoliczność, że daty wprowadzenia technologii w dziedzinie emisji różnią się między producentami samochodów ciężarowych, również nie dowodzi braku wymiany informacji między nimi, ponieważ wymiana ta umożliwia im zapoznanie się z planami ich konkurentów.

290 W świetle powyższych rozważań należy oddalić drugą część niniejszego zarzutu.

3) *W przedmiocie części trzeciej zarzutu czwartego, dotyczącej tego, że wymiana informacji na temat harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji nie stanowi naruszenia ze względu na cel*

291 Skarżące podnoszą, że dowody zawarte w aktach sprawy wskazują co najwyżej, że w wyjątkowych przypadkach strony dzieliły się informacjami na temat harmonogramu wprowadzania ich własnych technologii w dziedzinie emisji. Tymczasem te rzadkie wymiany informacji nie stanowią naruszenia ze względu na cel. Zdaniem skarżących zaskarżona decyzja nie daje dowodu na to, że wymiana informacji na temat harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji może ze względu na swój charakter zostać uznana za szkodliwą dla prawidłowego funkcjonowania normalnej konkurencji bez konieczności badania jej skutków.

292 Zdaniem skarżących trudno jest mianowicie zrozumieć, w jaki sposób wymiana informacji o terminach wypuszczenia produktów mogłaby spowodować jakiegokolwiek opóźnienie lub zakłócać konkurencję w zakresie podaży danej nowej technologii, ponieważ, po pierwsze, opracowanie techniczne nowej technologii kontroli emisji trwa około sześciu lub siedmiu lat, po drugie, wszyscy producenci byli zobowiązani opracować nowe silniki zgodne z normami Euro i wprowadzili omawiane technologie przed terminami określonymi w przepisach europejskich, a po trzecie, praktycznie nie było popytu na samochody ciężarowe zgodne z normami Euro, zanim stały się one obowiązujące. Niewątpliwie zdaniem skarżących celem wymiany informacji nie było „opóźnianie” wprowadzenia technologii w dziedzinie emisji.

293 Komisja zaprzecza argumentacji skarżących.

294 Należy przypomnieć, że w motywie 238 lit. b) i w motywie 239 zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że wszystkie porozumienia i uzgodnione praktyki, w których uczestniczyła Scania, a wśród nich porozumienia lub uzgodnione praktyki dotyczące harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji, miały na celu ograniczenie konkurencji w rozumieniu art. 101 TFUE i umożliwiły przedsiębiorstwom dostosowanie ich strategii cenowej w świetle informacji otrzymanych przez konkurentów. Ponadto w motywach 243 i 321 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, że charakter dyskusji i porozumień dotyczących daty wprowadzenia na rynek nowych modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi był związany i komplementarny ze zmową stron w zakresie cen i podwyżek cen brutto. Należy również przypomnieć, że Komisja stwierdziła istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia, które miało na celu ograniczenie konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG i polegało na praktykach, które zmniejszały poziom niepewności strategicznej między stronami, w szczególności w odniesieniu do przyszłych cen i podwyżek cen brutto (motyw 317 zaskarżonej decyzji).

295 Z powyższego wynika, że argumentacja skarżących przedstawiona w pkt 291 i 292 powyżej opiera się na szeregu błędnych założeń.

296 Jak już bowiem zauważono, wymiana informacji na temat harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji nie została zakwalifikowana przez Komisję jako odrębne naruszenie. Podobnie wymiana ta nie została zakwalifikowana odrębnie jako ograniczenie konkurencji ze względu na cel, lecz została uwzględniona łącznie z innymi praktykami o znamionach zmowy. To właśnie „ten ogół porozumień i uzgodnionych praktyk” został zakwalifikowany w motywie 239 zaskarżonej decyzji jako ograniczenie konkurencji ze względu na cel, umożliwiające uczestnikom dostosowanie ich strategii cenowej w świetle informacji otrzymanych przez konkurentów.

- 297 Ponadto należy zaznaczyć, że wniosek Komisji dotyczący istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia nie opiera się na stwierdzeniu, że porozumienia lub uzgodnione praktyki dotyczące harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji stanowiły przeszkodę dla podaży nowych technologii, jak sugeruje argumentacja skarżących przedstawiona w pkt 292 powyżej. Wniosek Komisji opiera się na stwierdzeniu, że te praktyki o znamionach zmowy były komplementarne w stosunku do praktyk o znamionach zmowy dotyczących cen i podwyżek cen brutto. Z przedstawionej w zaskarżonej decyzji treści wymiany informacji pomiędzy konkurentami wynika bowiem, że wprowadzenie technologii zapewniających zgodność silników ciężarowych z normami Euro mogło mieć wpływ na ceny danych modeli samochodów ciężarowych i prowadzić do wzrostu tych cen. Konkurenci omawiali między sobą nie tylko harmonogram, ale także przerzucenie kosztów związanych z wprowadzeniem nowej technologii. Dlatego też Komisja słusznie stwierdziła w motywach 243 i 321 zaskarżonej decyzji, że konkurenci, omawiając datę wprowadzenia nowych technologii i generowanych przez nie dodatkowych kosztów, zapoznawali się z poziomem przewidzianych cen brutto i harmonogramem podwyżek tych cen brutto. Wynika stąd, że argumentacja skarżących przedstawiona w pkt 292 powyżej opiera się na błędnym rozumieniu zaskarżonej decyzji i jest bezskuteczna.
- 298 Co się tyczy kwestii, czy wymiana informacji między producentami samochodów ciężarowych pozwalająca im na zapoznanie się z przewidywanym poziomem cen brutto ich konkurentów i harmonogramem podwyżek tych cen brutto stanowi ograniczenie konkurencji ze względu na cel, nie jest ona poruszana w argumentacji skarżących w ramach niniejszego zarzutu, która – jak już zauważono – opiera się na błędnym rozumieniu, zgodnie z którym Komisja zarzucała tym przedsiębiorstwom ograniczanie podaży nowych technologii (zob. pkt 297 powyżej). Na wszelki wypadek należy przypomnieć, że wymiana informacji między konkurentami może być niezgodna z regułami konkurencji, jeżeli zmniejsza lub znosi poziom niepewności co do funkcjonowania danego rynku i w konsekwencji ogranicza konkurencję między przedsiębiorstwami (zob. pkt 270 powyżej). W szczególności za mającą cel antykonkurencyjny należy uznać wymianę informacji mogącą usunąć niepewność zainteresowanych co do daty, zakresu i warunków dostosowania zachowania na rynku, którego zainteresowane przedsiębiorstwa miałyby dokonać (zob. wyrok z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 122 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 299 W niniejszej sprawie w świetle orzecznictwa przedstawionego w pkt 298 powyżej należy stwierdzić, że wymiana informacji między konkurentami, która umożliwia im uzyskanie informacji na temat poziomu przewidywanych cen brutto i harmonogramu podwyżek tych cen brutto, usuwając tym samym niepewność co do przyszłego zachowania, jakie przyjmą, stanowi ograniczenie konkurencji ze względu na cel (zob. podobnie wyrok z dnia 16 września 2013 r., Mamoli Robinetteria/Komisja, T-376/10, EU:T:2013:442, pkt 72).
- 300 W świetle powyższych rozważań należy oddalić trzecią część niniejszego zarzutu. W konsekwencji zarzut ten należy oddalić w całości.

***d) W przedmiocie zarzutu piątego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w zakresie, w jakim Komisja zakwalifikowała wymianę informacji na szczeblu niemieckim jako naruszenie „ze względu na cel”***

*1) Uwagi wstępne*

- 301 Skarżące utrzymują, że Komisja nie przedstawiła dokładnych i spójnych dowodów potwierdzających tezę, zgodnie z którą wymiana informacji na szczeblu niemieckim stanowiła wystarczającą przeszkodę dla konkurencji, aby można ją było zakwalifikować jako ograniczenie „ze względu na cel” w rozumieniu wyroku z dnia 11 września 2014 r., CB/Komisja (C-67/13 P, EU:C:2014:2204).
- 302 Skarżące twierdzą, że z analizy treści, celów oraz ram gospodarczych i prawnych informacji wymienianych na szczeblu niemieckim wynika, że ocena „ze względu na cel” przeprowadzona przez Komisję jest błędna pod względem prawnym lub obciążona oczywistym błędem w ocenie.
- 303 Komisja zaprzecza argumentacji skarżących.
- 304 Należy przypomnieć, że w motywie 238 zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, po pierwsze, że Scania zawarła porozumienia ze stronami ugody dotyczące przewidywanych zmian cen brutto i tabel cen brutto oraz harmonogramów tych zmian, a także sporadycznie przewidywanych zmian cen netto lub rabatów oferowanych klientom lub koordynowała z nimi te kwestie, po drugie, że Scania zawarła porozumienia ze stronami ugody dotyczące harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji spalin dla średnich i ciężkich samochodów ciężarowych, wymaganych przez normy od Euro 3 do Euro 6, lub koordynowała to z nimi oraz, po trzecie, że Scania i strony ugody wymieniały inne szczególnie chronione informacje handlowe, a mianowicie informacje dotyczące terminów dostaw, złożonych zamówień i poziomu zapasów, docelowych udziałów w rynku, aktualnych cen netto i upustów, tabel cen brutto (nawet przed ich wejściem w życie) oraz konfiguratorów samochodów ciężarowych.
- 305 Zgodnie z motywem 212 zaskarżonej decyzji praktyki o znamionach zmowy przedstawione przez Komisję w motywie 238 tej decyzji miały miejsce na trzech szczeblach wskazanych w pkt 35–38 powyżej, a w szczególności na szczeblu niemieckim.
- 306 Komisja uznała w motywie 239 zaskarżonej decyzji, że ogół porozumień i uzgodnionych praktyk opisanych w motywie 238 miał na celu ograniczenie konkurencji w rozumieniu art. 101 ust. 1 TFUE i umożliwił przedsiębiorstwom dostosowanie ich strategii cenowej w świetle informacji otrzymanych przez ich konkurentów.
- 307 Należy również przypomnieć, że Komisja zakwalifikowała wszystkie te zachowania o znamionach zmowy jako jednolite i ciągłe naruszenie, które trwało od 1997 r. do 2011 r. Zdaniem Komisji Scania i strony ugody realizowały całościowy plan, którego jednolitym antykonkurencyjnym celem było ograniczenie konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG. Cel ten został osiągnięty poprzez praktyki, które zmniejszały poziom niepewności strategicznej między konkurentami w odniesieniu do przyszłych cen i podwyżek cen brutto, harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi (motyw 317 zaskarżonej decyzji).

- 308 Z powyższego wynika, że nawet jeśli Komisja nie uznała w niniejszej sprawie kontaktów o znamionach zmowy na szczeblu niemieckim za naruszenie samo w sobie art. 101 TFUE, to uznała ona, że kontakty te stanowiły ograniczenia konkurencji ze względu na cel i stanowiły część jednolitego i ciągłego naruszenia przypisywanego Scanii, przyczyniając się do jego realizacji. W ramach niniejszego zarzutu należy zbadać zasadność oceny Komisji, zgodnie z którą kontakty o znamionach zmowy na szczeblu niemieckim stanowiły ograniczenie konkurencji ze względu na cel.
- 309 Z orzecznictwa Trybunału w tym względzie wynika, że pewne rodzaje koordynacji między przedsiębiorstwami są szkodliwe dla konkurencji w stopniu wystarczającym do tego, aby można było uznać, że badanie ich skutków nie jest konieczne (wyroki: z dnia 11 września 2014 r., CB/Komisja, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, pkt 49; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 113; zob. także podobnie wyrok z dnia 14 marca 2013 r., Allianz Hungária Biztosító i in., C-32/11, EU:C:2013:160, pkt 34).
- 310 Rozróżnienie „naruszeń ze względu na cel” i „naruszeń ze względu na skutek” jest związane z faktem, że pewne formy zmowy między przedsiębiorstwami można uznać z uwagi na sam ich charakter za szkodliwe dla prawidłowego funkcjonowania normalnej konkurencji (wyroki: z dnia 11 września 2014 r., CB/Komisja, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, pkt 50; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 114; zob. także podobnie wyrok z dnia 14 marca 2013 r., Allianz Hungária Biztosító i in., C-32/11, EU:C:2013:160, pkt 35).
- 311 Przyjęto więc, że pewne zachowania o znamionach zmowy, takie jak te, które prowadzą do horyzontalnego ustalania cen przez kartele, należy uznać za mające tak wysokie prawdopodobieństwo wywołania negatywnych skutków w szczególności dla ceny, ilości czy jakości towarów czy usług, iż dla celów stosowania art. 101 ust. 1 TFUE nie ma potrzeby wykazania, że wywołują one konkretne skutki na rynku. Z doświadczenia wynika bowiem, że tego rodzaju zachowania skutkują obniżeniem wielkości produkcji i wyżką cen, pociągając za sobą ostatecznie nieprawidłowy podział zasobów, czego szkodliwe konsekwencje ponoszą w szczególności konsumenci (wyroki: z dnia 11 września 2014 r., CB/Komisja, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, pkt 51; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 115).
- 312 W wypadku gdyby z analizy danego rodzaju koordynacji między przedsiębiorstwami wynikało, że nie wykazuje on wystarczającego stopnia szkodliwości z punktu widzenia konkurencji, należałoby natomiast zbadać jego skutki, a do objęcia go zakazem wymagane byłoby spełnienie przesłanek wykazujących, że faktycznie zapobieżono, ograniczono lub zakłócono konkurencję w odczuwalny sposób (wyroki: z dnia 14 marca 2013 r., Allianz Hungária Biztosító i in., C-32/11, EU:C:2013:160, pkt 34; z dnia 11 września 2014 r., CB/Komisja, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, pkt 52; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 116).
- 313 Zgodnie z orzecznictwem Trybunału aby ocenić, czy dane porozumienie między przedsiębiorstwami czy też decyzja związku przedsiębiorstw wykazuje stopień szkodliwości wystarczający do tego, aby można je było uznać za ograniczenie konkurencji „ze względu na cel” w rozumieniu art. 101 ust. 1 TFUE, należy skupić się na treści jego postanowień, na celach, do których osiągnięcia ono zmierza, a także na kontekście gospodarczym i prawnym, w jaki porozumienie to się wpisuje. W ramach oceny wspomnianego kontekstu należy również wziąć pod uwagę charakter dóbr lub usług, których to porozumienie dotyczy, jak również rzeczywiste

warunki funkcjonowania i struktury danego rynku lub rynków (wyroki: z dnia 11 września 2014 r., CB/Komisja, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, pkt 53; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 117; zob. także podobnie wyrok z dnia 14 marca 2013 r., Allianz Hungária Biztosító i in., C-32/11, EU:C:2013:160, pkt 36).

314 Ponadto chociaż zamiar stron nie stanowi koniecznej przesłanki ustalenia, czy porozumienie ma charakter ograniczający, nic nie stoi na przeszkodzie, aby uwzględniły go organy konkurencji lub sądy krajowe i unijne (wyroki: z dnia 14 marca 2013 r., Allianz Hungária Biztosító i in., C-32/11, EU:C:2013:160, pkt 37; z dnia 11 września 2014 r., CB/Komisja, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, pkt 54; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 118).

315 Jeżeli chodzi bardziej konkretnie o wymianę informacji między konkurentami, należy przypomnieć, że kryteria koordynacji i współpracy stanowiące przesłanki uzgodnionej praktyki należy postrzegać w świetle koncepcji właściwej postanowieniom traktatu dotyczącym konkurencji, zgodnie z którą każdy podmiot gospodarczy winien określać w sposób autonomiczny politykę, jaką zamierza realizować na rynku wewnętrznym (wyroki: z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 32; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 119).

316 O ile taki wymóg autonomii nie wyłącza prawa podmiotów gospodarczych do przystosowywania się w sprawny sposób do stwierdzonego lub spodziewanego zachowania konkurentów, o tyle sprzeciwia się on wszelkim kontaktom między tymi podmiotami gospodarczymi, zarówno bezpośrednim, jak i pośrednim, które mogłyby wywrzeć wpływ na zachowanie aktualnego lub potencjalnego konkurenta na rynku bądź ujawnić temu konkurentowi postępowanie, które postanowiono lub planuje się realizować na rynku, jeżeli celem lub skutkiem tych kontaktów jest doprowadzenie do warunków konkurencji, które nie odpowiadają normalnym warunkom konkurencji na danym rynku, przy uwzględnieniu charakteru produktów lub świadczonych usług, znaczenia i liczby przedsiębiorstw, jak również rozmiaru tego rynku (wyroki: z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 33; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 120).

317 Trybunał orzekł zatem, że wymiana informacji między konkurentami może być niezgodna z regułami konkurencji, jeżeli zmniejsza lub usuwa stopień niepewności co do funkcjonowania danego rynku i w konsekwencji ogranicza konkurencję między przedsiębiorstwami (wyroki: z dnia 2 października 2003 r., Thyssen Stahl/Komisja, C-194/99 P, EU:C:2003:527, pkt 81; z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 35; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 121).

318 W szczególności za mającą cel antykonkurencyjny należy uznać wymianę informacji mogącą usunąć niepewność zainteresowanych co do daty, zakresu i warunków dostosowania zachowania na rynku, którego dane przedsiębiorstwa miałyby dokonać (wyrok z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 122; zob. także podobnie wyrok z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 41).

319 Ponadto uzgodniona praktyka może mieć antykonkurencyjny cel, mimo iż nie ma ona bezpośredniego związku z cenami konsumenckimi. Brzmienie art. 101 ust. 1 TFUE nie pozwala bowiem na uznanie, że zakazane są jedynie uzgodnione praktyki mające bezpośredni wpływ na

ceny uiszczane przez ostatecznych konsumentów (wyrok z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 123; zob. także podobnie wyrok z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 36).

320 Wręcz przeciwnie, z art. 101 ust. 1 lit. a) TFUE wynika, że uzgodniona praktyka może mieć antykonkurencyjny cel, jeżeli polega na „ustalaniu w sposób bezpośredni lub pośredni cen zakupu lub sprzedaży albo innych warunków transakcji” (wyroki: z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 37; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 124).

321 W każdym razie art. 101 TFUE ma na celu, na wzór innych reguł konkurencji zawartych w traktacie, ochronę nie tylko bezpośrednich interesów konkurentów czy konsumentów, lecz również struktury rynku i w ten sposób – konkurencji jako takiej. W związku z tym stwierdzenie istnienia antykonkurencyjnego celu uzgodnionej praktyki nie może być uzależniane od istnienia jej bezpośredniego związku z cenami konsumenckimi (zob. wyroki: z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08 P, EU:C:2009:343, pkt 38, 39; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 125).

322 Należy wreszcie przypomnieć, że z samego brzmienia art. 101 ust. 1 TFUE wynika, iż pojęcie uzgodnionej praktyki obejmuje – poza uzgodnieniem między danymi przedsiębiorstwami – zachowanie na rynku będące wynikiem tego uzgodnienia i związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy tymi dwoma elementami (wyroki: z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 51; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 126).

323 W tym względzie Trybunał uznał, że należy domniemywać, z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, który muszą przedstawić zainteresowane podmioty, iż przedsiębiorstwa uczestniczące w uzgodnieniu i nieprzerwanie działające na rynku uwzględniają informacje, które wymieniły ze swoimi konkurentami, przy określaniu swojego zachowania na tym rynku. W szczególności Trybunał stwierdził, że taka uzgodniona praktyka jest objęta zakresem art. 101 ust. 1 TFUE nawet w braku antykonkurencyjnych skutków na wspomnianym rynku (wyroki: z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 51; z dnia 19 marca 2015 r., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisja, C-286/13 P, EU:C:2015:184, pkt 127).

## 2) W przedmiocie treści wymienianych informacji

*i) W przedmiocie planowanych zmian cen brutto i tabel cen brutto oraz harmonogramu tych zmian, o których mowa w motywie 238 lit. a) zaskarżonej decyzji*

324 Skarżące utrzymują, że informacje wymieniane na szczeblu niemieckim dotyczące cen brutto nie miały charakteru zmniejszającego „strategiczną” niepewność między konkurentami.

325 W tym względzie skarżące podnoszą w pierwszej kolejności, że informacje cenowe wymienione na szczeblu niemieckim dotyczyły obowiązujących cen stosowanych przez dystrybutorów względem autoryzowanych sprzedawców w Niemczech i nie dotyczyły przyszłych cen ani zamiarów cenowych. W drugiej kolejności skarżące utrzymują, że wymiana informacji na szczeblu niemieckim dotyczyła cen, które były już publicznie dostępne, a w trzeciej kolejności utrzymują, że wymieniane ceny brutto nie miały żadnej wartości informacyjnej dla cen rzeczywiście stosowanych wobec konsumenta końcowego.

– W przedmiocie argumentu skarżących dotyczącego aktualnego lub przyszłego charakteru informacji wymienianej na szczelbu niemieckim

- 326 W motywie 240 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, że konkurenci omawiali między sobą szereg czynników dotyczących ustalania cen w przyszłości i przyszłych zmian cen brutto.
- 327 Skarżące podważają wniosek Komisji zawarty w zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym informacje wymieniane na szczelbu niemieckim w przedmiocie cen brutto dotyczyły przyszłych cen brutto i zamiarów cenowych. Twierdzą one zasadniczo, że wymiana tych informacji dotyczyła obowiązujących cen brutto i w związku z tym nie miała takiego znaczenia strategicznego, aby można było ją zakwalifikować jako ograniczenie konkurencji „ze względu na cel”. Wymieniane ceny brutto były cenami obowiązującymi (aktualnymi), ponieważ przed wymianą były już podane do wiadomości sieci autoryzowanych przedstawicieli lub miały zastosowanie do dostaw lub zamówień złożonych już przez klientów.
- 328 W tym względzie należy stwierdzić, że akta sprawy zawierają liczne dowody wykazujące, iż dyskusje na szczelbu niemieckim na temat podwyżek cen brutto miały wyraźnie charakter prospektywny i miały na celu wyeliminowanie niepewności co do przyszłej polityki cenowej konkurentów. I tak wymiana informacji między 2 a 8 grudnia 2004 r., opisana w motywie 140 zaskarżonej decyzji, dotyczyła podwyżek cen planowanych na 2005 r., wymiana informacji, która miała miejsce w dniu 12 września 2005 r., opisana w motywie 149 zaskarżonej decyzji, dotyczyła podwyżek cen planowanych na 2006 r., wymiana informacji, która miała miejsce w czerwcu i lipcu 2007 r., opisana w motywie 158 zaskarżonej decyzji, dotyczyła podwyżek cen planowanych na 2008 r., wymiana informacji w dniach 12 i 13 marca 2008 r., opisana w motywie 166 zaskarżonej decyzji, dotyczyła podwyżek cen w latach 2008 i 2009, wymiana informacji w lipcu 2009 r., opisana w motywie 179 zaskarżonej decyzji, dotyczyła podwyżek cen planowanych na 2010 r., a wiadomość elektroniczna z dnia 14 października 2010 r., opisana w motywie 190 zaskarżonej decyzji, świadczy o wymianie informacji dotyczących podwyżek cen w 2011 r. Pracownicy Scanii DE brali udział we wszystkich tych wymianach.
- 329 Ponadto z akt sprawy wynika, że zarówno Scania, jak i inni konkurenci powiadamiali się wzajemnie o podwyżkach cen, które zamierzali zastosować, w odpowiedzi na prośby o to pochodzące od jednego z konkurentów. I tak w wiadomości elektronicznej z dnia 2 grudnia 2004 r., opisanej w motywie 140 zaskarżonej decyzji, pracownik [poufne] na szczelbu niemieckim zwracał się do konkurentów o informacje na temat planowanych podwyżek cen na rok 2005, wskazując: „Podwyżki cen 2005: podobnie jak każdego roku, szef chce wiedzieć, czy i kiedy podniesiecie ceny w przyszłym roku”. Poza tym wyjaśniał on: „Z tego powodu prosimy o podzielenie się z tą informacją ze wszystkimi, aby nie tracić czasu na zapytania indywidualne”. Podobnie w wiadomości elektronicznej z dnia 20 lipca 2009 r., przedstawionej w motywie 179 zaskarżonej decyzji, dotyczącej prośby o udzielenie informacji dotyczących w szczególności podwyżek cen na 2010 r., wskazano: „[J]ak co roku należy przyjąć prospektywny plan we własnej firmie, a wraz z nim zając się kwestiami z tym związanymi”.
- 330 Skarżące kwestionują charakter prospektywny wymienianych cen brutto, podnosząc, że informacje cenowe wymienione na szczelbu niemieckim dotyczyły tabel cen brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele, które były już przekazane autoryzowanym przedstawicielom i które służyły już za podstawę zamówień złożonych przez klientów końcowych. Na poparcie tej argumentacji skarżące przywołują dwa raporty przygotowane przez firmę doradztwa gospodarczego: pierwszy z dnia 20 września 2016 r., przedłożony Komisji w toku postępowania administracyjnego (zwany dalej „raportem gospodarczym z dnia

20 września 2016 r.”), a drugi z dnia 9 grudnia 2017 r., przedstawiony po raz pierwszy przed Sądem (zwany dalej „raportem gospodarczym z dnia 9 grudnia 2017 r.”). Raporty te analizują wymianę informacji pomiędzy konkurentami, w której uczestniczyła Scania DE (i która została przedstawiona w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów i w zaskarżonej decyzji) i, opierając się na danych dostarczonych przez Scanię, wykazują rzekomo, że każda z tych wymian informacji dotyczyła tabel cen brutto, które przed podaniem ich do wiadomości konkurentom Scanii DE zostały już podane do wiadomości autoryzowanych przedstawicieli Scanii w Niemczech lub służyły za punkt odniesienia dla składania zamówień przez klientów końcowych.

331 Ta argumentacja skarżących nie przekonuje Sądu.

332 Niezależnie bowiem od wiarygodności i precyzyjności danych wykorzystanych w obu raportach, o których mowa w pkt 330 powyżej, zamówionych przez skarżące w celu ich obrony w postępowaniu administracyjnym i przed Sądem, należy zauważyć, że szereg wymian informacji przedstawionych w zaskarżonej decyzji wskazuje, iż podwyżki cen omawiane podczas tych wymian miały zastosowanie do zamówień złożonych po tych wymianach. W konsekwencji prospektywny charakter wymienianych informacji został wykazany nawet w świetle analizy przeprowadzonej przez skarżące. W tym względzie Sąd odwołuje się tytułem przykładu do wymiany informacji na szczelbu niemieckim, przedstawionej w motywach 140, 149, 166, 171 i 190 zaskarżonej decyzji. I tak w trakcie wymiany informacji w grudniu 2004 r., przedstawionej w motywie 140 zaskarżonej decyzji, [poufne] poinformowała swoich konkurentów, że tabele cen dotyczące pojazdów i opcji zostaną podwyższone o 3% w przypadku zamówień złożonych po dniu 1 kwietnia 2005 r.; w ramach prezentacji dokonanej przez [poufne] na spotkaniu między konkurentami na szczelbu niemieckim, w dniach 12 i 13 marca 2008 r., przedstawionej w motywie 166 zaskarżonej decyzji, [poufne] poinformowała swoich konkurentów o podwyżce cen niektórych modeli samochodów ciężarowych stosowanej do zamówień składanych od kwietnia 2008 r., października 2008 r. i kwietnia 2009 r.; wiadomość elektroniczna z dnia 7 listopada 2008 r., przedstawiona w motywie 171 zaskarżonej decyzji, informuje konkurentów o podwyżkach cen stosowanych przez [poufne] do zamówień składanych od kwietnia 2009 r. oraz o podwyżkach cen stosowanych przez [poufne] do zamówień składanych od lutego 2009 r.

333 Ponadto należy zauważyć, że nawet jeśli producenci samochodów ciężarowych przed wymianą informacji na temat podwyżek cen brutto na szczelbu niemieckim informowali „wewnętrznie”, to znaczy swoich autoryzowanych przedstawicieli, o swoim zamiarze podwyższenia cen brutto, i nawet jeśli przyjęli już zamówienia na podstawie tych cen brutto, nie oznacza to, że wymieniane informacje nie były użyteczne dla ich konkurentów, ponieważ informacje te nie były publicznie dostępne i ujawniały przyszłą strategię cenową producentów samochodów ciężarowych, którzy tych informacji udzielali.

334 W celu poparcia swojej tezy, zgodnie z którą wymiana informacji między producentami na szczelbu niemieckim dotyczyła obowiązujących cen brutto, a nie cen przyszłych, skarżące utrzymują również, że Scania DE nie zmieniła swoich cen w następstwie informacji (na temat cen), które mogła otrzymać od swoich konkurentów. Na poparcie tego twierdzenia skarżące przywołały raport gospodarczy z dnia 9 grudnia 2017 r., który rzekomo wykazuje, że znaczna wielkość sprzedaży została zrealizowana na podstawie tabel cen po tym, jak Scania DE podała je do wiadomości innym uczestnikom na szczelbu niemieckim.

335 Argumentu tego, który należy rozważyć w świetle zasad przedstawionych w pkt 322 i 323 powyżej, również nie można uwzględnić, ponieważ nie wykazuje on w żaden sposób, że Scania nie brała pod uwagę informacji otrzymanych w ramach wymiany informacji na szczelbu niemieckim w celu

określenia swojej strategii cenowej. Okoliczność, że Scania regularnie brała udział w wymianie informacji ze swoimi konkurentami przez 14 lat wskazuje na strategiczną wartość, jaką miały dla niej te informacje (zob. podobnie wyrok z dnia 4 czerwca 2009 r., T-Mobile Netherlands i in., C-8/08, EU:C:2009:343, pkt 51).

- 336 W celu zakwestionowania prospektywnego charakteru cen brutto wymienianych na szczelbu niemieckim skarżące podnoszą dwa inne argumenty. Z jednej strony odnoszą się one do oświadczeń innych producentów samochodów ciężarowych zawartych w aktach sprawy, które mają potwierdzać, że wymiana informacji na szczelbu niemieckim nie dotyczyła przyszłych zamiarów cenowych. Z drugiej strony utrzymują one, że zadaniem pracowników Scanii DE uczestniczących w wymianie informacji na szczelbu niemieckim nie było ustalanie cen, oraz że byli oni przekonani, iż informacje „prospektywne” dotyczące cen nie były objęte ich siecią kontaktów. Pracownicy Scanii DE potwierdzili, że informacje przekazane pracownikom innych producentów zawsze były już szeroko rozpowszechnione w sieciach autoryzowanych przedstawicieli Scanii, i zakładali, że informacje taryfowe dostarczone przez innych producentów dotyczyły cen „aktualnych”, a nie przyszłych.
- 337 Argumenty skarżących przedstawione w pkt 336 powyżej również nie mogą zostać uwzględnione.
- 338 Przede wszystkim w oświadczeniach, na które powołują się skarżące, producenci samochodów ciężarowych wskazali zasadniczo, że informacje na temat cen brutto wymieniane na szczelbu niemieckim były już (to znaczy przed wymianą informacji) przekazane autoryzowanym przedstawicielom i w związku z tym, zdaniem tych producentów, miały charakter publiczny. „Publiczny” charakter informacji wymienianych na szczelbu niemieckim zostanie zbadany w pkt 342–350 poniżej. Na tym etapie analizy należy zauważyć, że akta sprawy zawierają dowody wykazujące, iż wymiana informacji na szczelbu niemieckim miała w szczególności za przedmiot przyszłe podwyżki cen brutto, czego dowodzą również oświadczenia samych producentów. Jak bowiem zaznacza Komisja w motywach 89 i 91 zaskarżonej decyzji, większość producentów potwierdziła, że wśród tematów dyskusji na szczelbu niemieckim znajdowały się przyszłe podwyżki cen brutto i że wymiana ta miała charakter systematyczny i regularny.
- 339 Następnie oświadczenia pracowników Scanii DE opierają się na błędnym założeniu, że ceny brutto wymieniane na szczelbu niemieckim były cenami „aktualnymi”, ponieważ zostały już podane do wiadomości sieciom autoryzowanych przedstawicieli. W każdym razie, jeśli chodzi o postrzeganie wymiany informacji na szczelbu niemieckim przez pracowników Scanii DE, należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem przypisanie przedsiębiorstwu naruszenia art. 101 TFUE nie wymaga wiedzy pracowników przedsiębiorstwa, którego dotyczy to naruszenie, lecz działania osoby upoważnionej do działania na rachunek przedsiębiorstwa (zob. podobnie wyrok z dnia 14 marca 2013 r., Dole Food i Dole Germany/Komisja, T-588/08, EU:T:2013:130, pkt 581 i przytoczone tam orzecznictwo). W niniejszej sprawie, jak podnosi Komisja, skarżące nie kwestionują, że pracownicy Scanii DE, którzy uczestniczyli w wymianie informacji, byli do tego upoważnieni. W związku z tym argument skarżących oparty na wspomnianym postrzeganiu wymiany przez pracowników Scanii DE i na ich odpowiedzialności w zakresie ustalania cen nie jest skuteczny i należy go oddalić.
- 340 Wreszcie należy oddalić zastrzeżenie skarżących, zgodnie z którym Komisja nie wzięła pod uwagę raportu gospodarczego z dnia 20 września 2016 r., o którym mowa w pkt 330 powyżej. Akta sprawy nie wykazują zasadności takiego zastrzeżenia i z powyższych rozważań wynika, że

wspomniane sprawozdanie miało ograniczoną użyteczność, ponieważ zmierzało do potwierdzenia błędnej tezy, zgodnie z którą informacje wymieniane na szczelbu niemieckim były „aktualne”, gdyż zostały już przekazane sieciom autoryzowanych przedstawicieli.

341 W świetle powyższych rozważań należy oddalić całość argumentacji skarżących dotyczącej „aktualnego” charakteru informacji wymienianych na szczelbu niemieckim.

– *W przedmiocie argumentu skarżących dotyczącego publicznego charakteru cen brutto wymienianych na szczelbu niemieckim*

342 Skarżące podnoszą, że ze względu na stosunkowo długi okres, jaki upływa między zamówieniem samochodu ciężarowego a jego dostawą, informacje wymieniane na szczelbu niemieckim w zakresie cen brutto były już przekazane przez producentów samochodów ciężarowych ich sieciom autoryzowanych przedstawicieli i były już stosowane w negocjacjach między autoryzowanymi przedstawicielami i klientami, a tym samym należały do domeny publicznej. W związku z tym informacje te nie mają żadnej wartości strategicznej dla konkurentów. Skarżące utrzymują, że ich analiza znajduje w pewnym zakresie potwierdzenie w przypisie 4 do pkt 74 wytycznych Komisji w sprawie stosowania art. 101 TFUE do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych (Dz.U. 2011, C 11, s. 1).

343 Ta argumentacja skarżących nie przekonuje Sądu.

344 W pierwszej kolejności, ogólnie rzecz biorąc, zaznaczono, że wymiana informacji cenowych na szczelbu niemieckim odbywała się często i przez szereg lat. Z akt sprawy wynika również, że wymiana ta miała charakter ustrukturyzowany i dobrze zorganizowany, ponieważ uczestnicy często byli proszeni o wypełnienie tabeli Excel informacjami dotyczącymi w szczególności planowanych podwyżek cen brutto, a Sąd odsyła w tym względzie tytułem przykładu do motywów 150, 166, 171, 172, 175, 179 i 188 zaskarżonej decyzji, jak również do oświadczeń niektórych producentów złożonych w toku postępowania administracyjnego, przedstawionych w motywie 91 zaskarżonej decyzji. Biorąc pod uwagę tę okoliczność, teza, zgodnie z którą wymiana informacji na szczelbu niemieckim nie miała wartości dla konkurentów dla celów planowania ich strategii cenowych, nie jest wiarygodna.

345 W drugiej kolejności należy zauważyć, że skarżące nie wykazały, iż producenci samochodów ciężarowych mogli uzyskać informacje wymieniane na szczelbu niemieckim za pomocą innego środka niż bezpośrednie kontakty między konkurentami, i przyznają, że nie są w stanie przedstawić przykładów ogłoszeń o podwyżkach cen zamieszczonych w źródle dostępnym dla wszystkich. Skarżące nie kwestionują również przedstawionych w motywach 269 i 270 zaskarżonej decyzji oświadczeń niektórych konkurentów, zgodnie z którymi ceny brutto i zamiary podniesienia cen brutto, będące przedmiotem wymiany informacji na szczelbu niemieckim, generalnie nie były publicznie dostępne i mogły być jedynie częściowo fragmentami publicznie dostępnych źródeł, a informacje o cenach brutto, które były publicznie dostępne, nie były tak szczegółowe i precyzyjne, jak informacje otrzymane bezpośrednio od konkurentów.

346 W tym samym kontekście należy również wyjaśnić, że skarżące nie wykazały, iż informacje otrzymywane przez autoryzowanych przedstawicieli i klientów końcowych danego producenta samochodów ciężarowych dotyczące przyszłych podwyżek cen brutto docierają w sposób prosty, bezpośredni i systematyczny do innych producentów samochodów ciężarowych. W tym względzie jeden z producentów samochodów ciężarowych wyjaśnił w toku postępowania administracyjnego, że klienci ogólnie nie dzielą się informacjami dotyczącymi planowanych

podwyżek cen brutto konkurentów w ramach negocjacji z autoryzowanymi przedstawicielami, ponieważ informacje te nie wzmacniały ich pozycji negocjacyjnej względem tych autoryzowanych przedstawicieli (zob. motyw 279 zaskarżonej decyzji).

347 Z powyższych rozważań wynika, że przekazywanie sieciom autoryzowanych przedstawicieli informacji dotyczących podwyżek stosowanych do tabel cen brutto nie czyni tych informacji „publicznymi”, gdyż informacja publiczna jest obiektywną informacją rynkową, którą można odnaleźć w sposób natychmiastowy (zob. podobnie wyrok z dnia 8 lipca 2008 r., BPB/Komisja, T-53/03, EU:T:2008:254, pkt 236).

348 Wynika z nich również, że wymiana informacji na szczeblu niemieckim na temat podwyżek stosowanych do tabel cen brutto stanowiła jedyny środek umożliwiający konkurentom dostęp do tych informacji w sposób prosty, szybki i szczegółowy oraz stworzenie atmosfery wzajemnej pewności w odniesieniu do ich przyszłej polityki cenowej (zob. podobnie wyrok z dnia 8 lipca 2008 r., BPB/Komisja, T-53/03, EU:T:2008:254, pkt 236).

349 Należy zatem potwierdzić zawarty w zaskarżonej decyzji wniosek Komisji, zgodnie z którym informacje wymieniane na szczeblu niemieckim nie były publicznie dostępne (zob. w szczególności motyw 242 zaskarżonej decyzji). Należy również wyjaśnić, że wbrew argumentowi skarżących (zob. pkt 342 powyżej), ten wniosek Komisji jest zgodny z wytycznymi w sprawie stosowania art. 101 TFUE do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych. W pkt 74 rzeczonych wytycznych Komisja wyjaśniła bowiem, że wymianę między konkurentami zindywidualizowanych danych na temat zamierzonych przyszłych cen lub ilości należy uznać za ograniczenie konkurencji ze względu na cel. Co prawda w przypisie 4 do tego pkt 74 Komisja wyjaśniła, że konkretnych sytuacjach, gdy przedsiębiorstwa są całkowicie zdecydowane, aby w przyszłości prowadzić sprzedaż po cenach, które wcześniej podały do publicznej wiadomości (tj. nie mogą dokonać ich korekty), takie podanie do publicznej wiadomości przyszłych zindywidualizowanych cen lub ilości nie byłoby uznane za zamiar, a co za tym idzie nie byłoby zwykle traktowane jako ograniczenie konkurencji ze względu na cel. Jednakże treść tego przypisu nie ma znaczenia w niniejszej sprawie, ponieważ producenci samochodów ciężarowych, w tym Scania, nie ogłaszali ogółowi odbiorców informacji na temat cen wymienianych na szczeblu niemieckim, lecz wyłącznie ich sieciom autoryzowanych przedstawicieli.

350 Na podstawie powyższych rozważań należy oddalić argumentację skarżących dotyczącą publicznego charakteru wymienianych na szczeblu niemieckim informacji na temat cen brutto.

– *W przedmiocie argumentu skarżących dotyczącego braku wartości informacyjnej cen brutto wymienianych na szczeblu niemieckim w odniesieniu do cen rzeczywiście stosowanych w transakcjach rynkowych*

351 Skarżące utrzymują, że informacje wymieniane na szczeblu niemieckim na temat cen brutto nie dostarczają żadnej wskazówki na temat przyszłego zachowania cenowego konkurentów. Wyjaśniają one, że ze względu na złożoność i liczbę czynników ustalania cen samochodów ciężarowych wbrew ocenie Komisji w zaskarżonej decyzji ceny brutto i tabele cen brutto nie mają żadnej wartości informacyjnej w odniesieniu do cen rzeczywiście stosowanych w transakcjach rynkowych.

352 Ten argument skarżących został powtórzony i rozwinięty w ramach ich argumentacji dotyczącej kontekstu gospodarczego i prawnego wymiany informacji na szczeblu niemieckim. Zostanie on zatem rozpatrzony w ramach oceny tej argumentacji.

*ii) W przedmiocie przewidzianych zmian cen netto i rabatów oferowanych klientom, o których mowa w motywie 238 lit. a) zaskarżonej decyzji*

- 353 Należy przypomnieć, że w motywie 238 lit. a) zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, że Scania i strony ugody okazjonalnie wymieniały się informacjami na temat planowanych zmian cen netto lub zmian rabatów oferowanych klientom. Z motywu 212 lit. a) zaskarżonej decyzji wynika, że zdaniem Komisji wiele z tych kontaktów miało miejsce na szczelbu niemieckim.
- 354 Skarżące zaprzeczają, jakoby taka wymiana miała miejsce, i utrzymują, że dowody z dokumentów, na które powołała się Komisja, nie wykazują ich istnienia.
- 355 Z akt sprawy wynika, że Komisja wykazała w sposób wymagany prawem istnienie praktyk przedstawionych w pkt 353 powyżej.
- 356 Co się tyczy wymiany informacji dotyczących rabatów, jej istnienie zostało potwierdzone w odrębnych notatkach pracownika [poufne] dotyczących spotkania między konkurentami w dniach 3 i 4 maja 2004 r. w pomieszczeniach Scanii DE, przedstawionych w motywie 134 zaskarżonej decyzji. W notatkach tych wskazano: „Średnia cen +5, 6, 7,5%! [Z]adnej zmiany cen brutto, ten sam poziom rabatów”. Ponadto z dowodów z dokumentów przedstawionych w motywie 156 zaskarżonej decyzji wynika, że w dniu 7 września 2006 r. pracownik [poufne] poinformował pracowników innych producentów na szczelbu niemieckim, w tym pracownika Scanii DE, o podwyżce cen stosowanej przez [poufne], wskazując, że „od dnia 1 października obowiązywać będzie podwyżka cen (tylko [poufne]): 2% dla wszystkich [poufne] modeli” i że „nie zmieniają się tabele cen, lecz upust sprzedawcy”. Podobnie z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 158 zaskarżonej decyzji wynika, że w dniu 10 lipca 2007 r. pracownik [poufne], w odpowiedzi na prośbę o udzielenie informacji od pracownika [poufne] skierowaną do pracowników konkurentów na szczelbu niemieckim, powiadomił o zmianie rabatów stosowanych przez [poufne]. Pracownicy Scanii DE brali udział we wspomnianej wyżej wymianie informacji.
- 357 Co się tyczy wymiany informacji dotyczących cen netto, z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 140 zaskarżonej decyzji wynika, że w odpowiedzi na prośbę o udzielenie informacji wystosowaną przez pracownika [poufne] w dniu 2 grudnia 2004 r., dotyczącą planowanych podwyżek cen na 2005 r., [poufne] poinformowała swoich konkurentów między innymi, że ceny netto zostaną podwyższone o 1%, począwszy od dnia 1 stycznia 2005 r. w odniesieniu do opcji, a od dnia 1 lutego 2005 r. w odniesieniu do wszystkich serii. [poufne] wyjaśniła, że podwyżka cen zostanie dokonana w drodze obniżenia rabatów. Podobnie z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 149 zaskarżonej decyzji wynika, że w kontekście spotkania między konkurentami w dniu 12 września 2005 r. na szczelbu niemieckim, w którym uczestniczyła Scania, [poufne] poinformowała swoich konkurentów o podwyżce cen od 8 do 10% netto dla modelu samochodu ciężarowego [poufne]. Ponadto z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 179 zaskarżonej decyzji wynika, że w odpowiedzi na wystosowaną przez pracownika [poufne] prośbę o udzielenie informacji z dnia 20 lipca 2009 r., dotyczącą w szczególności podwyżek cen w 2010 r., [poufne] poinformowała swoich konkurentów o podwyżce cen netto o 1,5%, stosowanej do zamówień złożonych od października 2009 r. Wymiana informacji dotyczących cen netto wynika również z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywach 184 i 188 zaskarżonej decyzji. Pracownicy Scanii DE brali udział we wspomnianej wyżej wymianie informacji.

358 Jeśli chodzi o różne wymiany informacji przedstawione w pkt 356 i 357 powyżej (na przykład wymiany informacji przedstawione w motywach 140, 149, 156 i 158 zaskarżonej decyzji), skarżące, posługując się rozumowaniem przedstawionym w pkt 327 i 342 powyżej, powołują się na okoliczność, że wymieniane informacje były informacjami „aktualnymi” (a nie przyszłymi) należącymi do domeny publicznej. Ponieważ rozumowanie to zostało już odrzucone przez Sąd, argumentacja skarżących nie podważa wniosku sformułowanego w pkt 355 powyżej.

*iii) W przedmiocie przerwania kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6, o którym mowa w motywie 238 lit. b) zaskarżonej decyzji*

359 Należy przypomnieć, że w motywie 238 lit. b) zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, że Scania i strony ugody zawarły porozumienia dotyczące przerwania kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6, lub koordynowały tę kwestię ze sobą. Z motywu 212 lit. b) zaskarżonej decyzji wynika, że zdaniem Komisji wiele z tych praktyk o znamionach zmowy miało miejsce na szczeblu niemieckim.

360 Skarżące zaprzeczają, by dokonywały uzgodnień na szczeblu niemieckim, co się tyczy przerwania kosztów (wzrost cen brutto) związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji. Ponadto nie zaprzeczając, że informacje dotyczące cen były wymieniane na szczeblu niemieckim, zaprzeczają one, by ceny związane z wprowadzeniem technologii będących przedmiotem wymiany informacji były cenami przyszłymi lub przewidzianymi.

361 Z akt sprawy wynika, że Komisja wykazała w sposób wymagany prawem występowanie praktyk o znamionach zmowy przedstawionych w pkt 359 powyżej oraz udział Scanii w tych praktykach.

362 Tytułem przykładu, z dowodów przedstawionych w motywie 140 zaskarżonej decyzji wynika, że w ramach wymiany informacji na szczeblu niemieckim, która miała miejsce w dniach 2–8 grudnia 2004 r., w której uczestniczył pracownik Scanii DE, [poufne] poinformował swoich konkurentów o zamiarze podwyższenia ceny nowych modeli spełniających normę Euro 4 o 5410 EUR. Podobnie z dowodów przedstawionych w motywie 141 zaskarżonej decyzji wynika, że w odpowiedzi na wiadomość elektroniczną złożoną przez B – pracownika Scanii DE – skierowaną do konkurentów i zwracającą się o informacje dotyczące cen i dat dostawy silników spełniających normy Euro 4 i Euro 5, J z niemieckiej spółki zależnej [poufne] odpowiedział, że producent ten będzie dostarczał samochody ciężarowe spełniające te normy od kwietnia lub maja 2005 r. oraz że dodatkowe ceny silników spełniających normy Euro 4 i Euro 5 wyniosą odpowiednio 11 500 EUR i 14 800 EUR. Ponadto z dowodów przedstawionych w motywie 149 zaskarżonej decyzji wynika, że podczas spotkania między konkurentami na szczeblu niemieckim w dniu 12 września 2005 r. doszło do wymiany informacji na temat cen. Wśród tematów dyskusji znajdowały się podwyżki cen planowane na rok 2006. I ze Scanii DE był obecny na tym spotkaniu. Z odrębnych notatek jednego z uczestników spotkania wynika, że [poufne] poinformowała swoich konkurentów o dodatkowych narzutach, jakie producent ten będzie stosował ze względu na wprowadzenie technologii zgodnych z normami Euro 4 i Euro 5. Z dowodów znajdujących się w aktach sprawy wynika również, że podczas wspomnianego wyżej spotkania w dniu 12 września 2005 r. I ze Scanii DE szczegółowo przedstawił podwyżki cen wynikające z wprowadzenia technologii zgodnych z normami Euro 3 i Euro 4 stosowane przez Scanię. Z dowodów przedstawionych w motywie 166 zaskarżonej decyzji, dotyczących spotkania między konkurentami na szczeblu nie-

mieckim w dniach 12 i 13 marca 2008 r., wynika również, że miała miejsce wymiana informacji na temat planowanych podwyżek cen. Prezentacja, którą miał [poufne], wskazywała na podwyżkę o 2350 EUR ceny silników spełniających normę Euro 5 od maja 2008 r.

363 Jeśli chodzi o szereg wymian informacji przedstawionych w pkt 362 powyżej (wymiany przedstawione w motywach 141, 149 i 166 zaskarżonej decyzji), skarżące, posługując się rozumowaniem przedstawionym w pkt 327 i 342 powyżej, podnoszą, że wymieniane informacje były aktualne, a nie przyszłe, i że należały do domeny publicznej. Ponieważ rozumowanie to zostało już odrzucone przez Sąd, argumentacja skarżących nie podważa wniosku sformułowanego w pkt 361 powyżej.

*iv) W przedmiocie wymiany innych szczególnie chronionych informacji handlowych, o której mowa w motywie 238 lit. c) zaskarżonej decyzji*

364 Należy przypomnieć, że w motywie 238 lit. c) zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, iż Scania i strony ugody wymieniały inne szczególnie chronione informacje handlowe, takie jak informacje dotyczące terminów dostaw, złożonych zamówień i poziomu zapasów, docelowych udziałów w rynku, aktualnych cen netto i upustów, tabel cen brutto (nawet przed ich wejściem w życie) oraz konfiguratorów samochodów ciężarowych.

365 Skarżące podnoszą w szczególności, że „inne szczególnie chronione informacje handlowe”, które były czasami wymieniane na szczeblu niemieckim, miały charakter techniczny i nie mogły wyeliminować niepewności strategicznej między uczestnikami co do ich zachowania na rynku. Zdaniem skarżących informacje te nie mogły zostać uznane – oddzielnie lub w połączeniu z innymi informacjami wymienionymi w motywie 238 zaskarżonej decyzji – za objęte naruszeniem „ze względu na cel”.

366 W tym względzie należy zauważyć, że z motywu 237 zaskarżonej decyzji wynika, iż zdaniem Komisji wymiana szczególnie chronionych informacji handlowych, przedstawionych w pkt 364 powyżej, stanowiła jeden ze środków stosowanych przez konkurentów, który umożliwił im koordynowanie cen i podwyżek cen brutto, a innymi środkami były kontakty o charakterze zmywy dotyczące cen, harmonogramu i dodatkowych kosztów wynikających z wprowadzenia na rynek nowych modeli samochodów ciężarowych spełniających normy emisji [o których mowa w motywie 238 lit. a) i b)].

367 Z motywu 317 zaskarżonej decyzji wynika również, że zdaniem Komisji wymiana szczególnie chronionych informacji handlowych, przedstawionych w pkt 364 powyżej, stanowiła jeden ze środków stosowanych przez konkurentów w celu zmniejszenia strategicznej niepewności między nimi co do przyszłych cen, podwyżek cen brutto, harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem modeli samochodów ciężarowych spełniających normy środowiskowe.

368 Należy również zauważyć, że art. 1 sentencji zaskarżonej decyzji nie odnosi się do wymiany „innych szczególnie chronionych informacji handlowych”, wskazanych w motywie 238 lit. c) zaskarżonej decyzji.

369 Ponadto Komisja wyjaśniła w odpowiedzi na skargę, że odniesienie do „innych szczególnie chronionych informacji handlowych” stanowi jeden z przykładów sposobu, w jaki członkowie kartelu wprowadzili w życie uzgodnienia dotyczące przyszłych cen i podwyżek cen brutto, a także harmonogramu wprowadzenia technologii i przerzucania kosztów z nimi związanych, oraz że to odniesienie nie rozszerza zakresu naruszenia.

370 Z powyższego wynika, że badanie zasadności oceny Komisji dotyczącej wymiany „innych szczególnie chronionych informacji handlowych” staje się zbędne, jeżeli okaże się, że Komisja zdoła wykazać istnienie innych praktyk o znamionach zmowy wskazanych w motywie 238 lit. a) i b) oraz w motywie 317 lit. a) i b) zaskarżonej decyzji oraz wynikające z tych praktyk ograniczenie konkurencji „ze względu na cel”. Sąd rozstrzyga tę kwestię w pkt 394 poniżej.

371 W tym względzie Sąd bierze również pod uwagę okoliczność, że wnioski Komisji dotyczące wymiany „innych szczególnie chronionych informacji handlowych” nie mają wpływu na czas trwania i wagę naruszenia, a w konsekwencji na wysokość grzywny, ponieważ są one określone przez praktyki o znamionach zmowy wskazane w motywie 238 lit. a) i b) oraz w motywie 317 lit. a) i b) zaskarżonej decyzji.

### 3) W przedmiocie celu wymiany informacji na szczelbu niemieckim

372 Skarżące utrzymują, że wymiana informacji na szczelbu niemieckim obejmowała przede wszystkim informacje techniczne dotyczące produktów. Uczestnicy chcieli być poinformowani o rozwoju technicznym samochodów ciężarowych, aby lepiej obsługiwać klientów. Zdaniem skarżących uczestnicy wymiany informacji na szczelbu niemieckim reprezentujący Scanię DE byli szkoleniowcami w zakresie sprzedaży i nie uczestniczyli w podejmowaniu decyzji Scanii DE w sprawie cen. Na poparcie swoich twierdzeń skarżące przedstawiły złożone pod przysięgą oświadczenia pracowników Scanii DE, którzy uczestniczyli w wymianie informacji na szczelbu niemieckim. Powołały się one również na odpowiedź [poufne] na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów.

373 Komisja utrzymuje, że argumenty skarżących są bezpodstawne.

374 Należy zauważyć, że treść akt sprawy nie stanowi oparcia dla twierdzenia skarżących, zgodnie z którym wymiana informacji na szczelbu niemieckim dotyczyła głównie kwestii technicznych. Przeciwnie, dowody zawarte w aktach sprawy wskazują, że znaczna część tej wymiany dotyczyła informacji cenowych, które – wbrew analizie skarżących – miały charakter prospektywny i nie należały do domeny publicznej. Antykonkurencyjny cel wymian informacji na szczelbu niemieckim wykazuje również okoliczność, że wiele z tych wymian miało swoje źródło w prośbach pracowników różnych producentów o informacje na temat podwyżek cen planowanych przez konkurentów na przyszłość. I tak w wiadomości elektronicznej z dnia 2 grudnia 2004 r., przedstawionej w motywie 140 zaskarżonej decyzji, K z [poufne] napisał w odniesieniu do „podwyżki cen w 2005 r.”, że „tak jak każdego roku szef chce wiedzieć, czy i kiedy podwyższą Państwo ceny w następnym roku”, i precyzuje: „Z tego powodu prosimy o podzielenie się tą informacją ze wszystkimi, aby nie tracić czasu na zapytania indywidualne”. W wiadomości elektronicznej z dnia 21 lipca 2009 r., przedstawionej w motywie 180 zaskarżonej decyzji, L – pracownik [poufne] – w odpowiedzi na wiadomość elektroniczną I ze Scanii DE, który zwrócił się o podanie tematów dyskusji na spotkanie konkurentów na szczelbu niemieckim w dniach 17 i 18 września 2009 r., sformułował „spontaniczne sugestie tematów”, wyjaśniając: „Euro VI? Wiem – czy można i czy chcemy rozmawiać na ten temat? – Jak możemy wszyscy sprawić, by tegoroczny poziom cen ponownie wzrósł?”.

375 W złożonych pod przysięgą oświadczeniach pracownicy Scanii DE stwierdzili, że nie uczestniczyli w procesie podejmowania decyzji cenowych w ramach tej spółki, lecz twierdzenia te nie stanowią oparcia dla tezy, zgodnie z którą wymiana informacji na szczeblu niemieckim dotyczyła przede wszystkim informacji technicznych, ani tezy, że wspomniani pracownicy, poprzez swój udział w tej wymianie, mieli na celu informowanie się o rozwoju technicznym.

376 Podobnie przytoczone przez skarżące twierdzenie [*poufne*], zgodnie z którym informacje na temat cen nie stanowiły głównego powodu uczestnictwa jej pracowników w wymianie informacji na szczeblu niemieckim, i jej twierdzenie, zgodnie z którym spółka ta interesowała się tabelami cen innych producentów głównie dlatego, że były jedynymi dokumentami zawierającymi pełny obraz różnych modeli i wersji samochodów ciężarowych, nie przekonuje Sądu. Jak słusznie wskazuje Komisja, wyżej wspomniane twierdzenia [*poufne*] nie wyjaśniają powodu, dla którego w celu uzyskania wykazu różnych modeli i wersji samochodów ciężarowych trzeba było również wymieniać informacje na temat przyszłych podwyżek cen. Ponadto z akt sprawy wynika, że producent ten wyraźnie wskazał w toku postępowania administracyjnego (w swoich odpowiedziach na wystosowane przez Komisję żądanie udzielenia informacji), że wymiana informacji na szczeblu niemieckim obejmowała również informacje dotyczące planowanych podwyżek tabel cen i że wymiana ta miała charakter systematyczny i regularny.

377 Z powyższego wynika, że twierdzenia skarżących przedstawione w pkt 372 powyżej nie przekonują Sądu. Akta sprawy wskazują natomiast na zasadność wniosku Komisji zawartego w motywie 307 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym wymiana informacji dotycząca podwyżek cen brutto samochodów ciężarowych wykraczała poza wymianę informacji, które należały do domeny publicznej, i miała na celu zwiększenie przejrzystości między stronami, a w konsekwencji zmniejszenie niepewności związanej z normalnym funkcjonowaniem rynku.

378 Ponadto nawet przy założeniu, że wymiana informacji na szczeblu niemieckim realizowała zgodne z prawem cele, takie jak przywołane przez skarżące, współistniejące z wykazanim celem antykonkurencyjnym, okoliczność ta nie podważa wniosku Komisji dotyczącego istnienia ograniczenia konkurencji „ze względu na cel”. Z utrwalonego orzecznictwa wynika bowiem, że zachowanie o znamionach zмовy może zostać uznane za mające na celu ograniczenie konkurencji, nawet jeśli nie jest to jego jedyny cel, lecz ma również inne zgodne z prawem cele (zob. podobnie wyrok z dnia 20 listopada 2008 r., Beef Industry Development Society i Barry Brothers, C-209/07, EU:C:2008:643, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).

379 W świetle powyższych rozważań należy oddalić argumentację skarżących dotyczącą celu wymiany informacji na szczeblu niemieckim.

*4) W przedmiocie kontekstu wymiany informacji na szczeblu niemieckim*

380 Skarżące podnoszą, że analiza kontekstu gospodarczego i prawnego, w szczególności charakteru i struktury rynku samochodów ciężarowych oraz warunków jego funkcjonowania, podważa przyjęty przez Komisję charakter naruszenia „ze względu na cel”.

381 Skarżące wyjaśniają, że samochody ciężarowe są produkowane i wprowadzane do obrotu w wielu formach i wersjach w zależności od potrzeb klientów oraz że ich cena końcowa zależy od ich charakterystyki i specyfiki rynku krajowego, na którym są sprzedawane. Skarżące zauważają również, że nabywcy samochodów ciężarowych są przedsiębiorcami posiadającymi silną pozycję negocjacyjną.

- 382 Skarżące dochodzą tym samym o wniosek, że ze względu na złożoność samochodów ciężarowych i wielość czynników wpływających na cenę końcową fakturowaną klientowi, która staje się ceną zindywidualizowaną, ceny brutto i tabele cen brutto, którymi wymieniają się konkurenci, nie mają wartości informacyjnej na temat parametrów konkurencji (to znaczy cen fakturowanych lub rzeczywiście stosowanych w transakcjach rynkowych) i że Komisja nie uwzględniła dostatecznie tego kontekstu przy ustalaniu charakteru wymiany informacji.
- 383 Skarżące podnoszą również, że Scania wykorzystuje złożony mechanizm ustalania cen, w którym decyzje w sprawie cen są podejmowane na różnych stopniach handlowych niezależnych od siebie oraz na podstawie wolnych negocjacji między centralą Scanii, dystrybutorami krajowymi, lokalnymi autoryzowanymi przedstawicielami i klientami końcowymi. Zróżnicowanie cen wzdłuż łańcucha dostaw, spowodowane niezależnym charakterem negocjacji na wszystkich poziomach, powoduje zatem przerwanie połączenia między cenami fabryka-dystrybutorzy a tabelami cen brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele oraz rzeczywistą ceną transakcyjną stosowaną przez niezależnych autoryzowanych przedstawicieli wobec klientów końcowych. Na poparcie swojej argumentacji skarżące powołują się na raport gospodarczy z dnia 9 grudnia 2017 r., który wskazuje w odniesieniu do Scanii na dużą różnicę między cenami brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele a odpowiednimi cenami transakcyjnymi, jak również na brak wspólnej tendencji dla tabel cen brutto i rzeczywistych cen transakcyjnych. Wynika z tego, że konkurent nie mógłby wywnioskować, jaka byłaby przybliżona zmiana rzeczywistej ceny transakcji na podstawie zmiany w tabeli cen brutto.
- 384 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że Komisja przedstawiła w motywach 22–40 zaskarżonej decyzji strukturę rynku samochodów ciężarowych i mechanizm ustalania cen w przemyśle samochodów ciężarowych (zob. pkt 19–22 powyżej).
- 385 Należy również przypomnieć, że w motywach 51 i 52 zaskarżonej decyzji Komisja bada wpływ podwyżek cen na szczeblu europejskim na ceny na szczeblu krajowym (zob. pkt 32 i 33 powyżej). W tym względzie Komisja zauważa, że krajowi dystrybutorzy producentów, tacy jak Scania DE, nie są niezależni przy ustalaniu cen brutto i tabel cen brutto oraz że wszystkie ceny stosowane na każdym etapie łańcucha dystrybucji aż do konsumenta końcowego wynikają z ogólnoeuropejskich tabel cen brutto ustalonych na szczeblu centrali (motyw 51 zaskarżonej decyzji).
- 386 Zdaniem Komisji wynika z tego, że podwyżka cen w ogólnoeuropejskiej tabeli cen brutto, o której zdecydowano na szczeblu centrali, determinuje ruch ceny netto dystrybutora, to znaczy ceny płaconej przez dystrybutora w centrali za zakup samochodu ciężarowego. W konsekwencji zdaniem Komisji dokonana przez centralę podwyżka wyżej wymienionych cen brutto wpływa również na poziom ceny brutto dystrybutora, to znaczy na cenę, jaką autoryzowany przedstawiciel płaci dystrybutorowi, nawet jeśli cena dla konsumenta końcowego niekoniecznie ulega zmianie w takim samym stosunku lub w ogóle nie ulega zmianie (motyw 52 zaskarżonej decyzji).
- 387 Tak więc biorąc pod uwagę właśnie ten kontekst faktyczny, Komisja w ramach oceny antykonkurencyjnego charakteru wymiany informacji dotyczących przyszłych podwyżek cen brutto wyjaśnia w motywie 284 zaskarżonej decyzji, że ze względu na zwiększoną przejrzystość rynku samochodów ciężarowych i jego wielką koncentrację jedyną niepewnością, z jaką musiały się zmierzyć strony, była kwestia, czy oficjalna polityka cenowa ich konkurentów zostanie zmieniona, a jeśli tak, to z jakiego powodu i kiedy. Komisja stwierdza, że w celu wyeliminowania tej niepewności Scania i strony ugody prowadziły ustrukturyzowaną i systematyczną wymianę

strategicznych informacji dotyczących przyszłych zmian w zakresie ustalania cen. Zdaniem Komisji przyszłe podwyżki cen brutto stanowiły czynnik ustalania cen stosowany do ogólnoeuropejskich tabel cen brutto (którymi dysponowały wszystkie strony z wyjątkiem [*poufne*]), ponieważ tabele te leżały u źródła wszystkich cen stosowanych na szczeblu krajowym, w tym końcowych cen transakcyjnych (motyw 284 zaskarżonej decyzji).

- 388 Komisja wyjaśnia również, że okoliczność, iż nie było możliwe dokładne obliczenie ostatecznych cen samochodów ciężarowych sprzedawanych konsumentom na podstawie wymiany informacji, jest bez znaczenia. Zdaniem Komisji wymiana informacji ujawniająca tendencję do przyszłego ruchu cen brutto pozwalała konkurentom zrozumieć datę i sposób, w jaki ceny ewoluowały w Europie. Ponadto zdaniem Komisji wymiana szczegółowych tabel cen brutto pozwalała producentom na wywnioskowanie w przybliżeniu aktualnych lub przyszłych cen netto poprzez połączenie różnych rodzajów informacji, które otrzymywali (motyw 285 zaskarżonej decyzji).
- 389 W drugiej kolejności należy przypomnieć, że w motywach 41–50 zaskarżonej decyzji Komisja opisuje mechanizm ustalania cen w Szwecji i podmioty uczestniczące w tym ustalaniu (zob. pkt 23–31 powyżej).
- 390 Z pkt 384–389 powyżej wynika, że wbrew temu, co twierdzą skarżące, Komisja w wystarczającym stopniu uwzględniła kontekst wymiany informacji, w której uczestniczyła Scania, aby stwierdzić jej antykonkurencyjny charakter „ze względu na cel”. W szczególności Komisja wzięła pod uwagę cechy charakterystyczne rynku samochodów ciężarowych i mechanizm ustalania cen tych samochodów, aby dojść do wniosku, że wymiana informacji prospektywnych, w szczególności na szczeblu niemieckim, ma charakter antykonkurencyjny „ze względu na cel”.
- 391 W trzeciej kolejności, co się tyczy argumentacji skarżących przedstawionej w pkt 383 powyżej, po pierwsze, należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem uzgodniona praktyka może mieć antykonkurencyjny cel, nawet jeśli nie ma ona bezpośredniego związku z cenami konsumenckimi (zob. pkt 319–321 powyżej). W konsekwencji brak wpływu, jaki mogłaby mieć podwyżka cen brutto, podjęta na którymkolwiek etapie łańcucha dystrybucji Szwecji, na cenę płaconą przez konsumenta końcowego nie wystarcza do podważenia wniosku Komisji, zgodnie z którym wymiana informacji na temat przyszłych zmian cen brutto, dokonana w szczególności na szczeblu niemieckim, stanowi ograniczenie konkurencji „ze względu na cel” z powodu użyteczności wymienianych informacji dla określenia strategii cenowej konkurentów.
- 392 Po drugie, argumentacja skarżących przedstawiona w pkt 383 powyżej nie dowodzi braku strategicznego charakteru informacji na temat przyszłych zmian cen brutto udzielonych przez pracowników Szwecji DE w trakcie wymiany informacji na szczeblu niemieckim. Jak wynika bowiem z przedstawienia mechanizmu ustalania cen w Szwecji (zob. w szczególności pkt 26, 27 i 31 powyżej), ceny brutto stosowane przez Szwecję DE, do których mają zastosowanie rabaty, stanowią podstawę ceny sprzedaży samochodów ciężarowych autoryzowanym przedstawicielom na rynku niemieckim. Wynika z tego, że przyszłe zmiany wspomnianych cen brutto stanowią element, który wpływa na cenę transferu samochodu ciężarowego od Szwecji DE do niemieckich autoryzowanych przedstawicieli, i że wymiana informacji dotycząca tych zmian ma tym samym charakter strategiczny.
- 393 W czwartej kolejności, bardziej ogólnie rzecz ujmując, strategiczny charakter informacji dotyczących przyszłej zmiany cen brutto, którymi to informacjami wymieniano się na szczeblu niemieckim, wynika również z częstotliwości, regularnego i systematycznego charakteru wymiany

informacji, a także z niekwestionowanego faktu, o którym mowa w motywie 93 zaskarżonej decyzji, że w przypadku większości producentów informacje te były często przekazywane do ich własnych central i były brane pod uwagę przy określaniu ich strategii cenowych.

394 Na podstawie powyższych rozważań należy oddalić argumentację skarżących dotyczącą kontekstu wymiany informacji na szczeblu niemieckim. Należy również stwierdzić, że zakwalifikowanie przez Komisję wymiany informacji na szczeblu niemieckim jako ograniczenia konkurencji „ze względu na cel” nie jest błędne. Zarzut piąty należy więc oddalić.

***e) W przedmiocie zarzutu szóstego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż zasięg geograficzny naruszenia dotyczącego szczebla niemieckiego obejmował całe terytorium EOG***

395 Skarżące kwestionują stwierdzenie Komisji zawarte w motywie 386 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym zasięg geograficzny naruszenia obejmował całe terytorium EOG przez cały czas jego trwania, a tym samym zachowanie konkurentów na szczeblu niemieckim.

396 Należy przypomnieć, że w niniejszej sprawie Komisja stwierdziła istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r.

397 Jeśli chodzi o zasięg geograficzny naruszenia, Komisja uznała, że obejmował on całe terytorium EOG przez cały okres od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. (motyw 386 zaskarżonej decyzji).

398 Rozumowanie Komisji, na którym oparła swój wniosek w motywie 386 zaskarżonej decyzji, zostało przedstawione w następujący sposób w motywach 388 i 389 zaskarżonej decyzji:

„(388) Scania i strony ugody dysponują cenami brutto stosowanymi na skalę europejską i tabelami cen brutto. Dowody wykazują, że przed wprowadzeniem i po wprowadzeniu tabel cen na skalę europejską lub światową konkurenci prowadzili antykonkurencyjne rozmowy, które obejmowały terytorium umawiających się stron porozumienia EOG, i porozumiewali się w przedmiocie podwyżek cen brutto w celu zrównania cen średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG. Dowody wskazują, że przed wprowadzeniem europejskich tabel cen dyskusje nie dotyczyły wyłącznie konkretnych krajów, ale miały wyraźnie zakres europejski (zob. motywy 103 i 104). Po wprowadzeniu europejskich tabel cen brutto, mających zastosowanie na całym terytorium EOG, konkurenci mogli zrozumieć europejską strategię cenową poprzez wymianę informacji na temat podwyżek cen brutto w Niemczech (zob. motyw 175), ponieważ odzwierciedlały one podwyżki cen brutto stosowane przez centrale w ich odpowiednich europejskich tabelach cen brutto.

(389) Ponadto porozumiały się one w przedmiocie harmonogramu i przerzucania kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, nałożonych normami od Euro 3 do [Euro] 6, które miały zastosowanie na całym terytorium EOG, lub koordynowały te kwestie. Wymiana informacji na temat dat wprowadzenia nowych norm technologicznych (na przykład normy Euro 3) i związanych z tym podwyżek cen nie była ograniczona do niektórych krajów, lecz obejmowała cały EOG (zob. motywy 100 i 103)”.

- 399 Należy również przypomnieć, że w zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, iż wymiana informacji między konkurentami na szczeblu organów kierowniczych została zakończona we wrześniu 2004 r. i że po tej dacie wymiana informacji między konkurentami była kontynuowana na szczeblu niemieckim [motyw 327 lit. a) zaskarżonej decyzji].
- 400 Wśród adresatów zaskarżonej decyzji znajdowała się Scania DE, ponieważ Komisja uznała, że podmiot ten był bezpośrednio odpowiedzialny za wymianę informacji antykonkurencyjnych w okresie od dnia 20 stycznia 2004 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. [motyw 410 lit. b) zaskarżonej decyzji].
- 401 Na poparcie swej tezy, zgodnie z którą wymiana informacji między konkurentami na szczeblu niemieckim nie miała zasięgu wykraczającego poza terytorium Niemiec, skarżące przedstawiają zasadniczo dwie grupy argumentów.
- 402 Z jednej strony skarżące utrzymują, że informacje uzyskane przez Scanię DE od jej konkurentów nie miały znaczenia poza rynkiem niemieckim. Ponadto zdaniem skarżących Scania DE nigdy nie zakładała, że informacje te miały takie znaczenie i że mogły ograniczyć niepewność co do europejskiej strategii cenowej jej konkurentów.
- 403 Z drugiej strony skarżące utrzymują, że Scania DE nie dostarczyła informacji swym konkurentom, które miały znaczenie poza rynkiem niemieckim, ograniczając tym samym niepewność co do strategii cenowej Scanii poza Niemcami. Ponadto Scania DE nie dała swym konkurentom „wrażenia” dostarczania informacji interesujących cały EOG.
- 404 Te dwie grupy argumentów zostaną zbadane poniżej.

*1) W przedmiocie zasięgu geograficznego informacji uzyskanych przez Scanię DE*

- 405 W pierwszej kolejności z akt sprawy wynika, że producenci samochodów ciężarowych zaczęli stopniowo stosować europejskie tabele cen brutto od 2000 r. i że w 2006 r. większość producentów posiadała takie tabele, a mianowicie [poufne], [poufne], [poufne], [poufne] i [poufne]. Sąd stwierdza, że tak było również w przypadku Scanii, jak zostanie to wyjaśnione w pkt 426–428 poniżej. Jedynie [poufne] nie posiadała europejskiej tabeli cen brutto.
- 406 Należy również zaznaczyć, że skarżące nie podważają w odniesieniu do pozostałych stron twierdzenia Komisji zawartego w motywach 51 i 52 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym europejskie tabele cen brutto są ustalane w centrali producentów i że podwyżki cen wskazane w tych tabelach wpływają na poziom cen na szczeblu dystrybutorów i autoryzowanych przedstawicieli.
- 407 W drugiej kolejności akta niniejszej sprawy zawierają informacje sugerujące, że konkurenci mieli mniej lub bardziej dokładną wiedzę na temat istnienia takich tabel. I tak z wewnętrznej prezentacji [poufne] z dnia 30 marca 2006 r., przedstawionej w motywie 151 zaskarżonej decyzji, wynika, że producent ten dysponował informacjami dotyczącymi podwyżek cen konkurentów, opartymi na europejskich tabelach cen brutto [poufne], [poufne], Scanii i [poufne], włoskiej tabeli cen [poufne] i niemieckiej tabeli cen [poufne]. Podobnie, jak wynika z motywu 160 zaskarżonej decyzji, zgodnie z ankietą przeprowadzoną przez pracowników konkurentów mających siedzibę w Hiszpanii w przedmiocie „struktury cen”, której wyniki zostały wskazane w tabeli, [poufne], [poufne],

[poufne], [poufne] i [poufne] miały „wspólne ceny” w Unii, podczas gdy [poufne] i Scania ich nie miały. Tabela zawierająca wyniki ankiety została przekazana pracownikom konkurentów z siedzibą w Hiszpanii, w tym pracownikom Scanii Hiszpania.

- 408 Jeśli chodzi o powołanie się przez skarżące na prezentację wewnętrzną [poufne] z kwietnia 2008 r., która mogła sugerować, że przedsiębiorstwo to nie sądziło w 2008 r., iż jego konkurenci posługiwali się europejskimi tabelami cen brutto, Sąd nie uważa jej za decydującą w ramach dokonywanej przezeń całościowej oceny dowodów. Ponadto przedsiębiorstwo to stwierdziło w 2010 r. w ramach swojego wniosku o zwolnienie z grzywny, że posiada europejską tabelę cen brutto i że „może to mieć miejsce również w przypadku konkurentów”, sugerując w ten sposób Komisji, że zasięg geograficzny wymiany może być europejski.
- 409 W trzeciej kolejności niektórzy producenci dysponujący tabelami cen brutto ([poufne]) wyjaśnili w toku postępowania administracyjnego, że podwyżki cen, o których powiadamiali na szczeblu niemieckim, były zasadniczo podwyżkami stosowanymi we wspomnianych tabelach europejskich, ponieważ tabele te zastąpiły tabele krajowe. Sąd odnosi się w tym względzie do odpowiedzi [poufne], [poufne] i [poufne] na żądanie udzielenia informacji wystosowane przez Komisję w dniu 27 listopada 2012 r., załączonych do odpowiedzi na skargę, oraz do odpowiedzi [poufne] na żądanie udzielenia informacji wystosowane przez Komisję w dniu 19 września 2013 r., przedłożone przez Komisję w następstwie środka dowodowego przyjętego przez Sąd (zob. pkt 75 powyżej). Z dowodów tych wynika, że zakres informacji antykonkurencyjnych dostarczonych przez co najmniej niektórych konkurentów Scanii w ramach wymiany informacji na szczeblu niemieckim, w których bezspornie uczestniczyli pracownicy Scanii DE, wykraczał poza rynek niemiecki.
- 410 W czwartej kolejności, jak wskazano w motywie 327 lit. c) zaskarżonej decyzji, z akt sprawy wynika, że pracownicy producentów uczestniczący w wymianie informacji na szczeblu niemieckim wielokrotnie przekazywali te informacje centrali, co stanowi dodatkową okoliczność wskazującą na to, że zakres tej wymiany wykraczał poza rynek niemiecki (zob. motyw 213 zaskarżonej decyzji, który odsyła do przykładów przekazywania informacji do centrali na szczeblu niemieckim). W tym względzie należy odnieść się w szczególności do treści motywu 175 zaskarżonej decyzji, który nie tylko wykazuje przekazywanie centrali [poufne] informacji wymienianych na szczeblu niemieckim, ale także potwierdza tezę Komisji przedstawioną w motywie 388 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którą informacje wymieniane na szczeblu niemieckim dotyczące podwyżek cen brutto pomogły producentom zrozumieć strategię cenową ich konkurentów na szczeblu europejskim. I tak, zgodnie z dowodem zawartym w motywie 175 zaskarżonej decyzji, manager [poufne] w centrali spółki pisze do swoich współpracowników na temat informacji wymienianych na szczeblu niemieckim: „Niniejszym chciałbym podzielić się z Wami przeglądem rynku niemieckiego dotyczącym terminów produkcji i podwyżek cen naszych konkurentów [...]. Co najmniej strategia cenowa jest w znacznym stopniu dostosowana do ogólnego europejskiego podejścia konkurentów”.
- 411 Podobnie ustalony w ramach badania zarzutu trzeciego fakt, że pracownicy zatrudnieni na niższym szczeblu centrali wiedzieli o wymianie informacji cenowych na szczeblu niemieckim (zob. pkt 221–229 powyżej), potwierdza tezę Komisji dotyczącą zasięgu geograficznego wymiany informacji na szczeblu niemieckim.
- 412 W piątej kolejności z akt sprawy wynika, że – jak zauważa Komisja w motywie 327 lit. b) zaskarżonej decyzji – ze względu na fakt, iż niemieckie spółki zależne stron nie produkowały samochodów ciężarowych i nie były odpowiedzialne za rozwój technologii, ponieważ te zadania

należały do wyłącznej kompetencji centrali, można było uznać, że informacje wymieniane na szczelbu niemieckim w przedmiocie harmonogramu i dodatkowych kosztów dotyczących zgodności z normami Euro 5 i Euro 6 pochodziły z centrali i dotyczyły całego EOG.

- 413 Stwierdzenie zawarte w pkt 412 powyżej ilustrowane jest dowodem z dokumentu przedstawionym w motywie 148 zaskarżonej decyzji, który dotyczy Scanii. W wiadomości elektronicznej z dnia 26 lipca 2005 r. I – pracownik Scanii DE uczestniczący w wymianie informacji na szczelbu niemieckim – przekazał E z centrali [poufne] informacje na temat daty przedstawienia przez Scanię jej całej gamy silników spełniających normę Euro 4 oraz na temat wprowadzenia modeli samochodów ciężarowych spełniających normę Euro 5, wyjaśniając jednocześnie, że będzie znał dokładne daty i ceny „po urlopie [pracowników] w fabryce Södertälje [Szwecja]”. Ponieważ Södertälje jest miastem, w którym Scania ma swoją siedzibę, wyjaśnienie to, dostarczone przez pracownika Scanii DE pracownikowi [poufne], pozwala wywnioskować, że informacje, na które powołuje się pracownik Scanii DE, pochodziły z centrali i miały w związku z tym zasięg wykraczający poza rynek niemiecki. Dowód z dokumentów przedstawiony w motywie 148 zaskarżonej decyzji wskazuje również na wpływ centrali Scanii na określenie cen stosowanych na rynku niemieckim, która to kwestia została poruszona w pkt 422–438 poniżej.
- 414 W świetle rozważań zawartych w pkt 405–413 powyżej, rozpatrywanych łącznie, należy stwierdzić, że zakres informacji uzyskanych przez Scanię DE podczas wymiany informacji na szczelbu niemieckim wykraczał poza rynek niemiecki.
- 415 W tym względzie nie przekonuje Sądu twierdzenie skarżących, zgodnie z którym pracownicy Scanii DE uczestniczący w wymianie informacji na szczelbu niemieckim nigdy nie zakładali, że informacje otrzymane od przedstawicieli spółek zależnych innych producentów samochodów ciężarowych odnoszą się do cen europejskich lub że mogą zmniejszyć niepewność co do europejskiej strategii cenowej innych producentów.
- 416 Po pierwsze, należy przypomnieć, że akta niniejszej sprawy zawierają informacje sugerujące, że stosowanie europejskich tabel cen brutto przez większość producentów nie stanowiło tajemnicy (zob. pkt 407 powyżej). W konsekwencji można jak najbardziej przypuszczać, że pracownicy Scanii DE i centrala w Szwecji wiedzieli o istnieniu tych tabel i mogli w związku z tym wywnioskować strategię cenową ich konkurentów na podstawie informacji uzyskanych na szczelbu niemieckim, na przykład na podstawie informacji dotyczących podwyżek cen brutto, które były stosowane do europejskich tabel cen konkurentów (zob. pkt 409 powyżej).
- 417 Po drugie, Sądu nie przekonuje twierdzenie skarżących, zgodnie z którym Scania DE, w przeciwieństwie do innych uczestników wymiany informacji na szczelbu niemieckim, nigdy nie przekazywała swojej centrali informacji otrzymanych na szczelbu niemieckim. Prawdą jest, że akta sprawy nie zawierają dowodu na to, że takie przekazywanie rzeczywiście miało miejsce. Jednakże z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 166 zaskarżonej decyzji wynika, że I ze Scanii DE – organizator i biorący udział w spotkaniu na szczelbu niemieckim, które odbyło się w Koblencji (Niemcy) w dniach 12 i 13 maja 2008 r. – przekazał swoim współpracownikom ze Scanii DE informacje dotyczące podwyżek cen wymienione podczas tego spotkania, wyjaśniając jednocześnie, że informacje te nie zostały „jeszcze” wysłane do centrali w Szwecji. Użycie słowa „jeszcze” sugeruje, że intencją wspomnianego pracownika Scanii DE było przekazanie informacji do centrali i że owo przekazanie do centrali nie ma wyjątkowego charakteru.

418 W każdym wypadku fakt, że akta sprawy zawierają dowody wskazujące na to, iż pracownicy niższego szczebla centrali Scanii wiedzieli o wymianie antykonkurencyjnych informacji cenowych na szczeblu niemieckim (zob. pkt 228 powyżej) i że spotkania na obu szczeblach odbywały się często w tym samym czasie i w tym samym miejscu, powoduje, że brak bezpośredniego dowodu przekazania przez pracowników Scanii DE informacji wymienianych na szczeblu niemieckim przez pracowników Scanii nie ma rozstrzygającego znaczenia. W świetle dwóch wyżej wymienionych okoliczności można bowiem wywnioskować, że centrala Scanii znała treść tych informacji.

419 Po trzecie, należy zauważyć, że pracownicy centrali niektórych producentów również uczestniczyli w wymianie informacji na szczeblu niemieckim. Było tak często w przypadku [poufne]. Ponadto w wiadomości elektronicznej z dnia 11 listopada 2004 r., przedstawionej w motywie 139 zaskarżonej decyzji, wysłanej przez C z centrali [poufne] i skierowanej do pracowników konkurentów zarówno z centrali, jak i ze szczebla niemieckiego, w tym do A z centrali Scanii i B ze Scanii DE, C przedstawił dwóch nowych pracowników centrali [poufne] odpowiedzialnych za centralne ustalanie cen u tego producenta. Te okoliczności związane z udziałem pracowników centrali w wymianie informacji odbywającej się na szczeblu niemieckim świadczą o tym, że pracownicy Scanii DE nie mogli nie zakładać, że informacje wymieniane na szczeblu niemieckim miały znaczenie dla strategii cenowej konkurentów na szczeblu europejskim.

420 Po czwarte, w świetle przedstawionych powyżej dowodów oświadczenia złożone pod przysięgą przez pracowników Scanii DE uczestniczących w wymianie informacji na szczeblu niemieckim, stanowiące poparcie twierdzenia przedstawionego w pkt 415 powyżej, nie przekonują Sądu. Ponadto z powodów przedstawionych w pkt 281 powyżej oświadczenia te, przedstawione po zakończeniu naruszenia i w celu poparcia stanowiska Scanii, mają ograniczoną wartość dowodową.

421 Na podstawie powyższych elementów, ocenianych jako całość (zob. pkt 198 powyżej), należy stwierdzić, że Scania DE poprzez uczestnictwo swoich pracowników w wymianie informacji na szczeblu niemieckim uzyskiwała informacje o zakresie wykraczającym poza rynek niemiecki. Na podstawie tego stwierdzenia należy oddalić niniejszy zarzut, i to niezależnie od tego, czy Scania DE dostarczała również informacje, których zakres wykraczał poza rynek niemiecki (zob. podobnie i analogicznie wyrok z dnia 12 lipca 2001 r., Tate & Lyle i in./Komisja, T-202/98, T-204/98 i T-207/98, EU:T:2001:185, pkt 58). Niemniej Sąd uważa za właściwe zbadanie tej ostatniej kwestii w celu dokonania oceny wagi naruszenia art. 101 ust. 1 TFUE popełnionego przez Scanię oraz, w stosownym przypadku, określenia kwoty grzywny (zob. podobnie wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 45 i przytoczone tam orzecznictwo).

2) *W przedmiocie zasięgu geograficznego informacji dostarczonych przez Scanię DE*

422 Należy przypomnieć, że Komisja uznała w motywie 388 zaskarżonej decyzji, iż po wprowadzeniu europejskich tabel cen brutto producenci samochodów ciężarowych mogli zrozumieć europejską strategię cenową swoich konkurentów, wymieniając informacje dotyczące podwyżek cen brutto stosowanych na rynku niemieckim, ponieważ podwyżki te odzwierciedlały podwyżki cen stosowane przez centrale producentów w ich europejskich tabelach cen brutto.

- 423 Skarżące twierdzą zasadniczo, że informacje na temat tabel cen brutto udzielone w trakcie wymiany informacji na szczeblu niemieckim nie odzwierciedlały cen stosowanych przez Scanię na skalę europejską i w związku z tym nie przyczyniły się do zmniejszenia niepewności konkurentów Scanii co do jej strategii cenowej poza Niemcami.
- 424 W tym względzie skarżące wyjaśniają, że nie jest prawdą, iż FGPL stanowi tabelę cen brutto na skalę EOG i że służy ona za podstawę negocjacji odbywającym się w ramach procesu ustalania cen. Na poparcie swojego twierdzenia skarżące przywołują raport gospodarczy z dnia 9 grudnia 2017 r., który wykazuje, że pomiędzy FGPL a ceną brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele w Niemczech nie ma żadnej korelacji. Skarżące wyjaśniają, że FGPL stanowi wewnętrzne narzędzie odniesienia, które centrala Scanii wykorzystuje w celu śledzenia ogólnego poziomu cen różnych części samochodu ciężarowego w procesie produkcyjnym Scanii. Mimo swojej nazwy FGPL nie stanowi „tabeli cen”, ponieważ nie ustala ceny transferu części na jakimkolwiek szczeblu sieci dystrybucyjnej. Skarżące wyjaśniają, że negocjacje prowadzone na równych zasadach między dystrybutorami i centralą są prowadzone na podstawie tabel cen netto fabryka-dystrybutorzy osobnych dla każdego państwa i że to te tabele są negocjowane za każdym razem, gdy warunki rynkowe uzasadniają podwyżkę lub obniżkę cen. Na poparcie swojej argumentacji dotyczącej charakteru FGPL skarżące przedstawiły złożone pod przysięgą oświadczenia pracowników centrali Scanii i Scanii DE. Na poparcie swojego twierdzenia dotyczącego faktu, że negocjacje między dystrybutorami Scanii i centralą są prowadzone na równej stopie i są one równoważne negocjacji między stronami działającymi jako niezależni partnerzy handlowi i konkurencyjne ośrodki tworzące zysk, skarżące przywołują sporządzony w 2010 r. raport wewnętrzny Scanii „Masterfile Scanii na temat cen transferowych”.
- 425 Przedstawiona w pkt 424 powyżej argumentacja skarżących wskazuje na rozbieżność pomiędzy opisem systemu ustalania cen Scanii, który został przedstawiony w ramach odpowiedzi na żądania udzielenia informacji wysłane przez Komisję w toku postępowania administracyjnego, a opisem tego systemu, który został przedstawiony w odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów i przed Sądem.
- 426 Opis systemu ustalania cen Scanii w zaskarżonej decyzji (zob. pkt 23–31 powyżej) opierał się na informacjach dostarczonych przez Scanię w ramach odpowiedzi, w szczególności z dnia 16 kwietnia i 5 lipca 2012 r., na żądania udzielenia informacji wystosowane przez Komisję. Wykres znajdujący się w motywie 50 zaskarżonej decyzji (zob. pkt 31 powyżej), który ukazuje wpływ FGPL na ceny stosowane w różnych etapach łańcucha dystrybucji, został również przedłożony przez Scanię w ramach wspomnianych odpowiedzi. Podobnie w odpowiedzi z dnia 5 lipca 2012 r. Scania opisała w szczególności rolę komitetu ds. cen i wiceprezesa wykonawczego ds. sprzedaży [*poufne*].
- 427 Natomiast argumentacja przedstawiona w pkt 424 powyżej odzwierciedla stanowisko Scanii przedstawione *in tempore suspecto*, a mianowicie w odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów i przed Sądem.
- 428 W tych okolicznościach Sąd, podobnie jak Komisja, uważa, że należy przypisać większą moc dowodową odpowiedzi skarżących na żądania udzielenia informacji skierowane przez Komisję na podstawie art. 18 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2003 niż na wyjaśnienia przedstawione później przez skarżące w odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów. Zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2003 na przedsiębiorstwa, które dostarczają nieprawdziwych lub

- wprowadzających w błąd informacji w odpowiedzi na żądanie udzielenia informacji wystosowane na podstawie art. 18 ust. 2 tego rozporządzenia, można nałożyć grzywny nieprzekraczające 1% ich całkowitego rocznego obrotu.
- 429 Ponadto należy zauważyć, że skarżące nie przedstawiły żadnego dokumentu potwierdzającego ich argumentację dotyczącą charakteru FGPL. Jak podnosi Komisja w motywie 299 lit. a) zaskarżonej decyzji, logiczne jest oczekiwanie od Scanii, że będzie ona w stanie dostarczyć dokumentację potwierdzającą jej analizę FGPL. Scania tego nie uczyniła i ograniczyła się do przedstawienia złożonych pod przysięgą oświadczeń niektórych z jej pracowników, które mają ograniczoną moc dowodową i nie przekonują Sądu (zob. pkt 420 powyżej).
- 430 Co się tyczy powołania się przez skarżące na raport gospodarczy z dnia 9 grudnia 2017 r. wykazujący brak korelacji pomiędzy FGPL a cenami brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele w Niemczech (zob. pkt 424 powyżej), we wspomnianym raporcie stwierdzono, że konkretnym zmianom FGPL nie towarzyszą identyczne zmiany w cenie brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele stosowanej w Niemczech. Tymczasem należy zauważyć, że analiza przeprowadzona przez Komisję w zaskarżonej decyzji nie opiera się na takiej korelacji, ponieważ w żaden sposób nie utrzymywała ona, że podwyżka cen w FGPL prowadziła do identycznej podwyżki ceny brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele w Niemczech. W zaskarżonej decyzji Komisja przyjęła, że wzrost cen zawarty w FGPL miał wpływ na cenę netto dystrybutora (to znaczy na cenę, jaką dystrybutor płaci centrali) i cenę brutto dystrybutora (czyli cenę, jaką autoryzowany przedstawiciel płaci dystrybutorowi), nawet jeśli cena dla konsumenta końcowego nie musiała być zmieniona w takim samym stosunku lub w ogóle nie uległa zmianie (motyw 52 zaskarżonej decyzji). Okazuje się tym samym, że zaskarżona decyzja nie opiera się na korelacji przywołanej w raporcie gospodarczym z dnia 9 grudnia 2017 r.
- 431 Z pkt 423–430 powyżej wynika, że teza Komisji, zgodnie z którą FGPL stanowi europejską tabelę cen brutto, która wpływa na ustalanie cen samochodów ciężarowych na szczeblu dystrybutorów krajowych (a zatem na szczeblu Scanii DE), została wykazana w sposób wymagany prawem.
- 432 Ogólnie rzecz ujmując, dowody zawarte w aktach sprawy wskazują, że dystrybutorzy krajowi Scanii (a zatem Scania DE) nie są niezależni od centrali przy określaniu swojej polityki cenowej wobec autoryzowanych przedstawicieli.
- 433 W tym względzie, po pierwsze, należy uwzględnić okoliczność, że FGPL jest ustalana na szczeblu centrali. Z wykresu przedstawionego w pkt 31 powyżej wynika, że FGPL stanowi istotny element ustalania cen, ponieważ wszystkie ceny stosowane na dalszych etapach łańcucha dystrybucji Scania wynikają z tej FGPL oraz z upustów i marż zysku, z których korzystają różne podmioty gospodarcze.
- 434 Po drugie, należy uwzględnić fakt, że dystrybutorzy Scanii w znacznej większości byli spółkami zależnymi kontrolowanymi przez centralę w 100% (zob. pkt 20 powyżej), co zresztą miało miejsce w przypadku Scanii DE. Mając na względzie tę okoliczność, Sądu nie przekonuje twierdzenie skarżących, zgodnie z którym negocjacje cenowe między tymi dystrybutorami a centralą były negocjacjami między stronami działającymi jako niezależni partnerzy handlowi i konkurencyjne ośrodki generujące zysk.
- 435 W tym względzie należy zauważyć, że dowody przedstawione w motywach 249 i 250 zaskarżonej decyzji, składające się z wewnętrznych dokumentów komitetu ds. cen (zob. pkt 24 powyżej), świadczą o tym, że organ ten (należący do centrali Scanii) zajmował silną pozycję w zakresie

określenia poziomu upustów stosowanych wobec dystrybutorów krajowych. Skarżące, opierając się na złożonym pod przysięgą oświadczeniu członka komitetu ds. cen, ograniczają się do twierdzenia, że wspomniane wyżej dokumenty wewnętrzne odnosiły się do wyjątkowego zdarzenia, a mianowicie do wypuszczenia nowego silnika, wysoce strategicznego dla Scanii, i nie odzwierciedlały zwykłej sytuacji. Tymczasem to złożone pod przysięgą oświadczenie nie ma wystarczającej wartości dowodowej, aby podważyć moc dowodową i jasną treść dowodów przedstawionych w motywach 249 i 250 zaskarżonej decyzji, i nie przekonuje Sąd.

436 Ponadto, co się tyczy powołania się przez Scanię na jej „Masterfile na temat cen transferowych” z 2010 r. (zob. pkt 424 powyżej), należy zauważyć, że dokument ten ma na celu wykazanie przestrzegania przez Scanię zasady ceny rynkowej (arm’s length principle) przy ustalaniu cen transferowych wewnątrz grupy (na przykład przy ustalaniu cen netto dla dystrybutorów) w przypadku kontroli podatkowej. Tymczasem podobnie jak Komisja (zob. motyw 296 zaskarżonej decyzji), Sąd uważa, że fakt, iż centrala Scanii stosuje ceny transferowe zgodne z zasadą ceny rynkowej, nie dowodzi niezależności dystrybutorów Scanii w negocjacjach cenowych, lecz świadczy raczej o tym, że ceny transferowe są ustalane na szczeblu pozwalającym na to, aby nie były one kwestionowane przez właściwe organy podatkowe.

437 Po trzecie, okoliczność, że Scania DE nie jest niezależna przy określaniu swojej polityki cenowej, ilustruje dowód z dokumentów przedstawiony w motywie 148 zaskarżonej decyzji (zob. pkt 413 powyżej). Ilustrują ją również dowody z dokumentów przedstawione w motywach 134 i 135 zaskarżonej decyzji, które wskazują na spójność informacji na temat podwyżek cen brutto udzielonych konkurentom odpowiednio przez pracowników Scanii DE i przez pracowników Scanii na szczeblu organów kierowniczych. I tak z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 134 zaskarżonej decyzji wynika, że podczas spotkania w dniach 3 i 4 maja 2004 r. na szczeblu niemieckim pracownik Scanii DE poinformował konkurentów o tym, że ceny nowej serii [poufne] samochodów ciężarowych będą są średnio o 6% wyższe niż ceny aktualnej serii [poufne]. Tymczasem z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 135 zaskarżonej decyzji wynika, że przedstawiciel Scanii uczestniczący w spotkaniu w dniach 27 i 28 maja 2004 r. na szczeblu organów kierowniczych poinformował konkurentów, że ceny serii [poufne] samochodów ciężarowych będą od 5 do 6% wyższe niż ceny serii [poufne]. Ta spójność informacji dostarczonych podczas ich wymiany na wspomnianych dwóch szczeblach kontaktów o znamionach zмовy może również dowodzić faktu, że informacje dostarczone przez pracowników Scanii DE podczas wymiany informacji na szczeblu niemieckim miały zasięg wykraczający poza rynek niemiecki.

438 Ze względu na rolę odgrywaną przez centralę Scanii przy określaniu polityki cenowej Scanii DE, która została wykazana w pkt 433–437 powyżej, Komisja miała prawo uznać, że antykonkurencyjne informacje cenowe udzielone konkurentom przez pracowników Scanii DE w trakcie wymiany informacji na szczeblu niemieckim odzwierciedlały strategię cenową ustaloną na szczeblu centrali Scanii i miały w związku z tym zasięg wykraczający poza rynek niemiecki.

439 Tego wniosku Sądu nie podważa treść raportów gospodarczych z dnia 20 września 2016 r. i z dnia 9 grudnia 2017 r., na które powołują się wnoszące odwołanie.

440 Zdaniem skarżących wyżej wymienione dwa sprawozdania gospodarcze świadczą o tym, że ceny brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele Scanii DE nie są reprezentatywne dla cen stosowanych w innych państwach europejskich i z tego powodu nie mogą zmniejszyć niepewności co do strategii cenowej Scanii w EOG. Tymczasem należy stwierdzić, że jeśli chodzi o Scanię, zaskarżona decyzja nie jest oparta na tezie, zgodnie z którą istnieje jakikolwiek

paralelizm między cenami brutto dystrybutorzy-autoryzowani przedstawiciele stosowanymi w różnych państwach europejskich, ponieważ – jak wynika z wykresu przedstawionego w pkt 31 powyżej – cena brutto dystrybutora krajowego jest ustalana na podstawie upustów stosowanych do FGPL i jego marży zysku. Zaskarżona decyzja opiera się na założeniu, że każda podwyżka zastosowana do FGPL, a zatem podjęta przez centralę, wpływa w różnym stopniu (w zależności od zastosowanych upustów) na cenę brutto dystrybutora krajowego (zob. motywy 51 i 52 zaskarżonej decyzji).

441 W każdym wypadku, wbrew twierdzeniom skarżących, Sąd uważa, że z akt sprawy wynika w sposób wystarczający pod względem prawnym, iż niezależnie od rzeczywistego zasięgu geograficznego informacji dostarczonych przez Scanię DE spółka ta dawała swym konkurentom wrażenie, że informacje, których im udzielała, mają zasięg i znaczenie wykraczające poza rynek niemiecki, przyczyniając się w ten sposób do wspólnych celów realizowanych za pomocą wymiany informacji antykonkurencyjnych na szczeblu niemieckim.

442 W tym względzie Sąd odnosi się do wymiany informacji przedstawionej w motywie 148 zaskarżonej decyzji (zob. pkt 413 powyżej). Biorąc bowiem pod uwagę zeznanie pracownika Scanii DE, zgodnie z którym informacja dotycząca dat wprowadzenia modeli samochodów ciężarowych i cen, którą miał przekazać pracownikowi [poufne], pochodzi z centrali Scanii, można rozsądnie wywnioskować, że wspomniany pracownik [poufne] postrzegał tę informację jako mającą znaczenie wykraczające poza rynek niemiecki. Należy również odnieść się do wiadomości elektronicznej z dnia 28 października 2009 r., przedstawionej w motywie 185 zaskarżonej decyzji, wykazującej, że centrala [poufne] otrzymała od Scanii informację w trakcie wymiany informacji na szczeblu niemieckim, zgodnie z którą podwyżka cen o 3% była planowana, aby wejść w życie w dniu 1 stycznia 2010 r., przy czym podwyżka ta była związana z „liftingiem” samochodów ciężarowych. Tak więc ponieważ podwyżka cen ujawniona przez Scanię jej konkurentowi była związana z kosztem produkcji samochodów ciężarowych i ponieważ Scania DE nie produkowała samochodów ciężarowych, można wywnioskować, że [poufne] postrzegała wyżej wymienioną informację dotyczącą podwyżki cen jako mającą zasięg wykraczający poza rynek niemiecki.

443 Na podstawie całości powyższych rozważań zarzut szósty należy oddalić.

***f) W przedmiocie zarzutu siódmego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż stwierdzone zachowanie stanowiło jednolite i ciągłe naruszenie, i że skarżące ponoszą odpowiedzialność w tym względzie***

444 Należy przypomnieć, że Komisja uznała, iż porozumienia lub uzgodnione praktyki pomiędzy Scanią i stronami ugody stanowiły jednolite i ciągłe naruszenie w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r. Naruszenie polegało na zмовie dotyczącej cen i podwyżek cen brutto w EOG średnich i dużych samochodów ciężarowych, a także harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6 (motyw 315 zaskarżonej decyzji).

445 Bardziej konkretnie Komisja uznała, że za pomocą antykonkurencyjnych kontaktów strony realizowały wspólny plan mający jednolity antykonkurencyjny cel i że Scania wiedziała lub powinna była wiedzieć o ogólnym zakresie stosowania i istotnych cechach sieci kontaktów

o znamionach zmowy i miała zamiar przyczynić się do funkcjonowania kartelu poprzez swoje działania, wobec czego mogła zostać uznana za odpowiedzialną za naruszenie w całości (motywy 316 i 350 zaskarżonej decyzji).

446 Skarżące kwestionują zasadniczo istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia w niniejszej sprawie oraz przypisanie im tego naruszenia w całości.

*1) W przedmiocie istnienia w niniejszej sprawie jednolitego i ciągłego naruszenia*

*i) Uwagi wstępne*

447 Należy przypomnieć, że aby ustalić istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia, Komisja powinna wykazać, że poszczególne zachowania, o których mowa, wchodzą w zakres „całościowego planu” mającego jednolity cel (zob. pkt 196 powyżej).

448 W orzecznictwie określono szereg kryteriów jako istotne dla oceny jednolitego charakteru naruszenia, a mianowicie tożsamość celów rozpatrywanych praktyk, tożsamość danych produktów i usług, tożsamość uczestniczących w nim przedsiębiorstw i tożsamość sposobów jego realizacji (zob. wyrok z dnia 17 maja 2013 r., Trelleborg Industrie i Trelleborg/Komisja, T-147/09 i T-148/09, EU:T:2013:259, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo; zob. także podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2013 r., Siemens i in./Komisja, C-239/11 P, C-489/11 P i C-498/11 P, niepublikowany, EU:C:2013:866, pkt 243). Ponadto elementami, które mogą zostać uwzględnione do celów tego badania, są tożsamość osób fizycznych zaangażowanych w imieniu przedsiębiorstw oraz tożsamość geograficznego zasięgu stosowania danych praktyk (wyrok z dnia 17 maja 2013 r., Trelleborg Industrie i Trelleborg/Komisja, T-147/09 i T-148/09, EU:T:2013:259, pkt 60).

449 Należy również uściślić, że pojęcie jednolitego celu nie może zostać zdefiniowane za pomocą ogólnego odniesienia do zakłócenia konkurencji na rynku, którego dotyczy naruszenie, ponieważ ograniczenie konkurencji jest – jako cel lub skutek\* – nieodłącznym elementem każdego zachowania wchodzącego w zakres stosowania art. 101 ust. 1 TFUE. Taka definicja pojęcia jednolitego celu mogłaby pozbawić pojęcie jednolitego i ciągłego naruszenia części jego znaczenia, ponieważ pociągałaby za sobą konieczność systematycznej kwalifikacji kilku zachowań dotyczących jednego sektora gospodarki, które są zakazane przez wspomniane wyżej postanowienie, jako elementów stanowiących jednolite naruszenie (wyrok z dnia 12 grudnia 2007 r., BASF i UCB/Komisja, T-101/05 i T-111/05, EU:T:2007:380, pkt 180).

450 Ponadto, jak już zauważono (zob. pkt 195 powyżej), przesłanka dotycząca pojęcia jednolitego celu oznacza, że należy sprawdzić, czy nie istnieją elementy charakteryzujące poszczególne zachowania stanowiące część naruszenia, które mogłyby wskazywać na to, że zachowania faktycznie podjęte przez inne uczestniczące przedsiębiorstwa nie mają tego samego celu lub tego samego skutku antykonkurencyjnego i w konsekwencji nie wpisują się w „całościowy plan” ze względu na ich identyczny cel zakłócający konkurencję na rynku wewnętrznym.

*ii) Zaskarżona decyzja*

451 Należy przypomnieć, że w zaskarżonej decyzji Komisja uznała, iż kontakty o znamionach zmowy na trzech szczeblach, opisane w motywie 317 tej decyzji, stanowią część całościowego planu mającego jednolity antykonkurencyjny cel z następujących powodów.

- 452 W pierwszej kolejności wszystkie kontakty dotyczyły tych samych produktów, a mianowicie średnich i dużych samochodów ciężarowych (motyw 319 zaskarżonej decyzji).
- 453 W drugiej kolejności charakter wymienianych informacji – informacje o cenach, podwyżkach cen brutto, przewidzianych terminach wypuszczenia samochodów ciężarowych spełniających nowe normy środowiskowe i zamiarze przerwania przez konkurentów związanych z tym kosztów na klientów – pozostawał taki sam przez cały czas trwania naruszenia (motyw 320 zaskarżonej decyzji). Komisja wyjaśniła, że charakter dyskusji i porozumień dotyczących harmonogramu wprowadzania nowych modeli samochodów ciężarowych, które spełniałyby określone normy środowiskowe, był związany ze znową dotyczącą cen i podwyżek cen brutto i uzupełniający wobec tej znowy (motyw 321 zaskarżonej decyzji).
- 454 W tym samym kontekście Komisja wyjaśniła, że nawet jeśli od września 2004 r. strony nie starały się już aktywnie, tak jak to robiły wcześniej, zawrzeć konkretnego porozumienia w sprawie przyszłych wspólnych podwyżek cen brutto lub konkretnych dat wypuszczenia samochodów ciężarowych zgodnych z nowymi normami środowiskowymi lub wysokości kosztów, które strony przerzuciłyby na konsumentów w przypadku tych samochodów ciężarowych, kontynuowały uzgodnienia, wymieniając informacje tego samego rodzaju i zmierzając do tego samego celu, jakim było ograniczenie konkurencji poprzez obniżenie poziomu strategicznej niepewności między nimi (motyw 322 zaskarżonej decyzji).
- 455 W trzeciej kolejności Komisja wskazała, że antykonkurencyjne kontakty miały miejsce często i dotyczyły tej samej grupy producentów samochodów ciężarowych, a mianowicie Scanii i stron ugody. Osoby uczestniczące w kontaktach należały do tych samych producentów i organizowały wymianę informacji w małych grupach pracowników w ramach producentów (motyw 323 zaskarżonej decyzji).
- 456 W czwartej kolejności Komisja przyjęła, że o ile poziom i zakres zadań wewnętrznych pracowników uczestniczących w zachowaniu ulegał zmianie w trakcie trwania kartelu, o tyle charakter, cel i zakres kontaktów i spotkań pozostały takie same przez cały czas trwania kartelu (motyw 325 zaskarżonej decyzji). W tym względzie Komisja wyjaśniła, że kontakty o znamionach znowy, które miały miejsce na trzech szczeblach, miały antykonkurencyjny cel w postaci ograniczenia konkurencji na rynku średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG, co się tyczy przyszłych cen i podwyżek cen brutto oraz harmonogramu i przerwania kosztów w związku z wprowadzeniem samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi (motyw 326 zaskarżonej decyzji).
- 457 W motywie 327 zaskarżonej decyzji Komisja przyjęła trzy elementy potwierdzające jej wniosek, że przeniesienie wymiany informacji (the shift in the exchanges) za szczebla organów kierowniczych na szczebel niemiecki nie wpłynęło na ciągły charakter naruszenia.
- 458 Po pierwsze, Komisja stwierdziła, że spotkania odbywające się na różnych szczeblach w znaczącym stopniu pokrywały się czasowo, ponieważ spotkania organów kierowniczych odbywały się w latach 1997–2004, spotkania na niższym szczeblu centrali odbywały się w latach 2000–2008, a dyskusje na szczeblu niemieckim odbywały się od 2004 r. W rezultacie zdaniem Komisji, mimo że spotkania organów kierowniczych nie były kontynuowane po dniu 16 września 2004 r., kontakty na dwóch innych szczeblach były kontynuowane bez przerwy [motyw 327 lit. a) zaskarżonej decyzji]. W tym kontekście Komisja przyjęła również, że z jednej strony w okresie między 2003 r. a 2007 r. miały miejsce kontakty między pracownikami niższego

szczebla centrali i pracownikami szczebla niemieckiego i organizowane były wspólne spotkania, a z drugiej, że strony wielokrotnie dyskutowały na niższym szczeblu centrali na temat informacji, które należało wymienić i na jakim poziomie [motyw 327 lit. a) zaskarżonej decyzji].

459 Po drugie, Komisja stwierdziła, że niemieckie spółki zależne stron nie produkowały samochodów ciężarowych i nie miały zadania rozwijania technologii, ponieważ te zadania należą do wyłącznej kompetencji centrali. W konsekwencji zdaniem Komisji, tam gdzie pracownicy na szczeblu niemieckim wymieniali informacje dotyczące harmonogramu i kosztów dodatkowych związanych z wprowadzeniem technologii zgodnych z normami Euro 5 i Euro 6, wymieniali oni informacje pochodzące z centrali i dotyczące całego EOG [motyw 327 lit. b) zaskarżonej decyzji].

460 Po trzecie, Komisja przyjęła, że w wypadku szeregu uczestników kartelu istniały dowody na to, iż niemieckie spółki zależne systematycznie informowały o swych zamiarach cenowych centralę, a co ważniejsze – osoby na szczeblu administracji centralnej uczestniczące w procesie wymiany informacji na temat cen. W tym kontekście Komisja podniosła również, że centrala Scanii była uprawniona do ustalania cen brutto ex-works i rabatów stosowanych wobec dystrybutorów (będących spółkami zależnymi należącymi w 100% do spółki dominującej) oraz że Scania dysponowała zorganizowanym schematem spotkań w celu zapewnienia szybkiego wykonania strategicznych decyzji centrali, co wskazywało, że centrala Scanii nie mogła racjonalnie nie wiedzieć o tych informacjach.

461 W motywie 328 zaskarżonej decyzji Komisja doszła do wniosku, że zmiana w kartelu (the change in the cartel) była zarządzana zbiorowo i skoordynowana między różnymi stronami w celu zapewnienia ciągłości wymiany informacji.

462 W piątej kolejności zdaniem Komisji, mimo że sposób wymiany informacji w sposób naturalny zmieniał się w ciągu czternastu lat trwania naruszenia, odbywało się to stopniowo, a podstawowy charakter wymiany pozostawał niezmienny: kontakty prowadziły do ewolucji wielostronnej wymiany informacji, spotkań lub prezentacji osobistych w stronę wielostronnej wymiany korespondencji elektronicznej dzięki kompilacji informacji na temat przyszłych cen, organizowanej pocztą elektroniczną i przedstawionej w arkuszu kalkulacyjnym (motyw 329 zaskarżonej decyzji).

463 Na podstawie tych pięciu elementów Komisja doszła do wniosku, że kontakty o znamionach zmowy były ze sobą powiązane i miały charakter komplementarny (motyw 330 zaskarżonej decyzji).

### *iii) Ocena*

464 W pierwszej kolejności bezsporne jest, że omawiane kontakty o znamionach zmowy dotyczyły przez cały okres ich trwania tych samych produktów, czyli średnich i dużych samochodów ciężarowych, oraz że były one utrzymywane przez tę samą grupę producentów samochodów ciężarowych, a mianowicie Scanię i strony ugody. Ponadto z akt sprawy wynika, że w kontakty zaangażowana była na każdym szczeblu niewielka grupa pracowników, której skład pozostawał stosunkowo stabilny, i że do kontaktów tych dochodziło regularnie i często.

465 W drugiej kolejności należy przypomnieć o istnieniu powiązań między trzema szczeblami kontaktów o znamionach zmowy, a mianowicie, że uczestnikami na tych szczeblach byli pracownicy tych samych przedsiębiorstw, to znaczy Scanii i stron ugody, że treść wymiany informacji w ramach każdego szczebla była taka sama, że spotkania odbywające się na różnych

szczeblach pokrywały się w czasie, że szczeble powoływały się na siebie i wymieniały zebrane informacje oraz że miały miejsce wspólne kontakty między szczeblami (zob. pkt 218 powyżej). Należy również przypomnieć, że w ramach zarzutu trzeciego skarżące nie zdołały podważyć ustaleń Komisji dotyczących istnienia powiązań między trzema szczeblami kontaktów o znamionach zмовы (zob. pkt 229 powyżej).

466 W trzeciej kolejności Sąd stwierdza, podobnie jak Komisja (zob. pkt 453 i 454 powyżej), że treść wymiany informacji między stronami oraz cel tej wymiany, jakim było zmniejszenie niepewności między stronami zasadniczo co do ich przyszłych strategii cenowych, pozostały takie same. W tym kontekście należy przypomnieć, że Sąd uznał, iż Komisja słusznie stwierdziła w motywach 243 i 321 zaskarżonej decyzji, że charakter dyskusji i porozumień dotyczących harmonogramu wprowadzania nowych modeli samochodów ciężarowych zgodnych z określonymi normami ochrony środowiska był związany i komplementarny z praktykami o znamionach zмовы i podwyżkami cen brutto (zob. pkt 297 powyżej).

467 W czwartej kolejności należy przypomnieć, że Komisja słusznie uznała, iż zasięg geograficzny antykonkurencyjnej wymiany informacji na szczeblu niemieckim obejmował cały EOG, podobnie jak antykonkurencyjna wymiana informacji na szczeblu organów kierowniczych.

468 Na podstawie powyższych informacji należy zgodzić się ze stwierdzeniem Komisji, że wymiana informacji między stronami opisana w motywie 317 zaskarżonej decyzji stanowiła część całościowego planu mającego jednolity antykonkurencyjny cel.

469 Argumentacja skarżących nie podważa wniosku Sądu. Argumentację tę można podzielić na trzy grupy. Po pierwsze, skarżące utrzymują, że Komisja popełniła błąd, dokonując łącznej oceny trzech szczebli kontaktów między stronami. Po drugie, kwestionują one ustalenie Komisji, zgodnie z którym informacje wymieniane w ramach trzech szczebli kontaktów miały ten sam charakter, jak wynika z motywu 320 zaskarżonej decyzji. Po trzecie, skarżące kwestionują stwierdzenie Komisji zawarte w motywie 327 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym „przeniesienie” wymiany informacji ze szczebla organów kierowniczych na szczebel niemiecki nie wpłynęło na ciągły charakter naruszenia.

– *W przedmiocie całościowej oceny trzech szczebli kontaktów*

470 W celu zakwestionowania istnienia całościowego planu w niniejszej sprawie skarżące utrzymują zasadniczo, że wbrew podejściu przyjętemu przez Komisję w zaskarżonej decyzji trzy szczeble kontaktów powinny być oceniane oddzielnie, a nie łącznie.

471 Aby uzasadnić tę tezę, w pierwszej kolejności skarżące podnoszą, że Komisja nie wykazała żadnego istotnego związku faktycznego pomiędzy trzema szczeblami kontaktów o charakterze zмовы. Ze względów wskazanych w pkt 465 powyżej zastrzeżenie to należy oddalić.

472 W drugiej kolejności skarżące utrzymują, że zakres naruszenia należy określić na podstawie okoliczności faktycznych bezpośrednio związanych z pracownikami, którzy uczestniczyli w zarzucanym zachowaniu o znamionach zмовы. Tymczasem Komisja nie wykazała, że pracownicy przedsiębiorstw uczestniczących w kontaktach kartelowych na różnych poziomach mieli świadomość i wspólne zrozumienie zakresu zachowania o znamionach zмовы. W tym kontekście skarżące podnoszą, że różni pracownicy reprezentowali przedsiębiorstwa na różnych szczeblach kontaktów.

473 W tym względzie należy przypomnieć, że omawiane kontakty o znamionach zmowy były przez cały okres ich trwania utrzymywane przez tę samą grupę producentów samochodów ciężarowych, a mianowicie Scanię i strony ugody. Ponadto kontakty te angażowały niewielką grupę pracowników na każdym szczeblu, której skład pozostawał stosunkowo stabilny, i odbywały się regularnie i często. Należy również przypomnieć o powiązaniach między trzema szczeblami kontaktów o znamionach zmowy. Uwzględniając te elementy, okoliczność, że to nie ci sami pracownicy uczestniczyli w kontaktach o znamionach zmowy, nie podważa wniosku dotyczącego istnienia w niniejszym przypadku wspólnego planu.

474 Co się tyczy przedstawionego w pkt 472 powyżej twierdzenia skarżących, zgodnie z którym Komisja nie wykazała, że pracownicy przedsiębiorstw uczestniczących w kontaktach o znamionach zmowy na różnych szczeblach mieli wspólną świadomość i wspólne postrzeganie zakresu zachowania o znamionach zmowy, twierdzenie to dotyczy kwestii, czy świadomość istnienia całościowego planu powinna być oceniana na szczeblu przedsiębiorstwa czy też na szczeblu pracowników przedsiębiorstwa. Skarżące zarzucają Komisji, że dokonała ona oceny tej świadomości na poziomie przedsiębiorstwa i nie zbadała świadomości na poziomie pracowników.

475 To zastrzeżenie skarżących jest bezzasadne.

476 Należy bowiem zauważyć, że prawo konkurencji Unii dotyczy działalności „przedsiębiorstw” i że pojęcie to należy rozumieć jako oznaczające jednostkę gospodarczą, nawet jeśli z prawnego punktu widzenia jednostka ta składa się z kilku osób fizycznych lub prawnych (zob. wyrok z dnia 10 września 2009 r., Akzo Nobel i in./Komisja, C-97/08 P, EU:C:2009:536, pkt 54, 55 i przytoczone tam orzecznictwo).

477 Należy również zaznaczyć, że jeśli chodzi o możliwość przypisania przedsiębiorstwom działań o znamionach naruszenia ich pracowników, z orzecznictwa wynika, że uprawnienie Komisji do nałożenia sankcji na przedsiębiorstwo jest uzależnione jedynie od tego, czy czyn stanowiący naruszenie został popełniony przez osobę ogólnie upoważnioną do działania na rachunek tego przedsiębiorstwa (zob. wyrok z dnia 12 grudnia 2014 r., H & R ChemPharm/Komisja, T-551/08, EU:T:2014:1081, pkt 73 i przytoczone tam orzecznictwo).

478 Z orzecznictwa przytoczonego w pkt 476 i 477 powyżej wynika, że kwestia uświadomienia sobie istnienia całościowego planu musi być oceniana na poziomie przedsiębiorstw uczestniczących w kartelu, a nie na poziomie ich pracowników. Jak słusznie podnosi Komisja, gdyby była ona zobowiązana do udowodnienia, że każdy z pracowników tego samego przedsiębiorstwa, które uczestniczyło w kartelu, dokładnie znał zachowanie innych pracowników w ramach kartelu, niemożliwe byłoby wykazanie przez nią istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia, tym bardziej że ogólnie kartele są z natury tajne, a dowody w sprawach kartelowych są często fragmentaryczne i rozproszone (zob. podobnie wyrok z dnia 13 lipca 2011 r., Trade-Stomil/Komisja, T-53/07, EU:T:2011:360, pkt 64 i przytoczone tam orzecznictwo). W niniejszej sprawie, ze względu na istnienie związków między trzema szczeblami kontaktów o znamionach zmowy, a w szczególności ze względu na fakt, że osoby fizyczne uczestniczące w trzech szczeblach kontaktów o znamionach zmowy były pracownikami tych samych przedsiębiorstw, można wywnioskować, że przedsiębiorstwa te miały wspólną świadomości i wspólne postrzeganie całościowego planu, a stąd – zachowania noszące znamiona naruszenia.

479 Z powyższego wynika, że należy oddalić twierdzenie skarżących, zgodnie z którym Komisja powinna była dokonać odrębnej oceny trzech szczebli kontaktów o znamionach zmowy.

– *W przedmiocie charakteru informacji wymienianych w ramach trzech szczebli kontaktów*

- 480 Skarżące kwestionują twierdzenie, wyrażone w szczególności w motywach 320 i 322 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym informacje wymieniane na różnych szczeblach kontaktów miały taki sam charakter i realizowały ten sam antykonkurencyjny cel.
- 481 W tym względzie w pierwszej kolejności skarżące przywołują motyw 322 zaskarżonej decyzji, który ujawnia zasadniczą zmianę charakteru kontaktów, ponieważ jest w nim mowa o tym, że od września 2004 r. strony nie próbowały już aktywnie, tak jak czyniły to przed tą datą, doprowadzić do zawarcia konkretnego porozumienia w sprawie przyszłych podwyżek cen brutto.
- 482 Ten argument skarżących nie może zostać uwzględniony. Prawdą jest, że motyw 322 zaskarżonej decyzji wskazuje, iż po wrześniu 2004 r. strony nie starały się już zawrzeć wyraźnych umów, lecz ograniczały się zasadniczo do wymiany informacji mających na celu ograniczenie konkurencji. Jednakże, jak słusznie zauważa Komisja, chociaż zmiana ta może wpłynąć na kwalifikację rozpatrywanego zachowania jako porozumienia lub uzgodnionej praktyki, nie dotyczy ona „charakteru” wymienianych informacji, który zgodnie z motywem 322 zaskarżonej decyzji pozostał taki sam i miał na celu zmniejszenie stopnia strategicznej niepewności stron co do przyszłych cen i podwyżek cen brutto, jak również harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem samochodów ciężarowych spełniających nowe standardy środowiskowe.
- 483 W drugiej kolejności skarżące przywołują motywy 116 i 117 zaskarżonej decyzji, które przedstawiają spotkanie na niższym szczeblu centrali w dniach 3 i 4 lipca 2001 r., w ramach którego pracownicy centrali stron wyrazili zaniepokojenie wymianą informacji na szczeblu niemieckim, która ich zdaniem poszła za daleko, i porozumieili się co do wymiany w przyszłości wyłącznie informacji technicznych, a nie informacji na temat cen. Zdaniem skarżących motywy te świadczą o tym, że wymiana informacji na niższym szczeblu centrali i na szczeblu niemieckim nie miała takiego samego charakteru i nie miała tego samego celu.
- 484 W tym względzie należy przypomnieć, że Sąd stwierdził już w ramach badania zarzutów trzeciego i piątego, że wymiana informacji na niższym szczeblu centrali i na szczeblu niemieckim przyczyniała się do realizacji wspólnego planu i że te dwa szczeble kontaktów o znamionach zmowy miały między sobą powiązania faktyczne, oparte w szczególności na fakcie, że uczestnicy na tych szczeblach byli pracownikami tych samych przedsiębiorstw, że spotkania odbywające się na obu szczeblach pokrywały się ze sobą w czasie, że istniały kontakty między pracownikami niższego szczebla centrali i pracownikami szczebla niemieckiego oraz że pracownicy niższego szczebla centrali byli informowani o treści wymiany informacji na szczeblu niemieckim (zob. pkt 224 i 228 powyżej). Ponadto z akt sprawy wynika, że niezależnie od porozumienia między uczestnikami na niższym szczeblu centrali w 2001 r. o zaprzestaniu wymiany informacji cenowych w przyszłości (zob. pkt 478 powyżej) wymiana ta miała miejsce (zob. pkt 229 powyżej). W tych okolicznościach argument skarżących przedstawiony w pkt 483 powyżej należy oddalić. W każdym wypadku należy wziąć pod uwagę fakt, że zgodnie z dowodami przedstawionymi w zaskarżonej decyzji i niepodważonymi przez skarżące spotkania na szczeblu organów kierowniczych stron, które miały miejsce do września 2004 r., a więc równoległe ze spotkaniami na niższym szczeblu centrali, miały wyraźnie ten sam cel antykonkurencyjny co wymiana informacji na szczeblu niemieckim, kontynuowana po 2004 r. aż do końca naruszenia w 2011 r.
- 485 Na podstawie powyższych rozważań należy stwierdzić, że Komisja nie popełniła błędu, stwierdzając w niniejszej sprawie istnienie całościowego planu.

– W przedmiocie ciągłego charakteru naruszenia

486 W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że przerwanie kontaktów o znamionach zmowy na szczeblu organów kierowniczych stron we wrześniu 2004 r. nie spowodowało przerwania kontaktów o znamionach zmowy na dwóch innych szczeblach.

487 I tak, zgodnie z dowodem z dokumentów przedstawionym w motywie 139 zaskarżonej decyzji, w dniu 11 listopada 2004 r. C z centrali [poufne] napisał do pracowników innych producentów, należących do niższego szczebla centrali i szczebla niemieckiego, w celu przedstawienia im dwóch nowych osób kontaktowych w centrali [poufne], odpowiedzialnych za centralne ustalanie cen produktów w centrali [poufne] w [poufne]. C zwrócił się do konkurentów o wskazanie osób kontaktowych w ramach ich organizacji. Wiadomość elektroniczna C została wysłana między innymi do A i B, należących odpowiednio do niższego szczebla centrali i szczebla niemieckiego w Szwecji. Podobnie, jak wskazano w motywie 140 zaskarżonej decyzji, konkurenci wymieniali od dnia 2 grudnia 2004 r. na szczeblu niemieckim informacje na temat podwyżek cen planowanych na rok 2005. W ramach tej wymiany I – pracownik Szwecji DE – udzielił K – organizatorowi tej wymiany informacji zatrudnionemu w niemieckiej spółce zależnej [poufne] – następujących informacji: „Od marca 2005 r. podnosimy [ceny] wszystkich naszych serii [poufne] o 1,5%”. Okazuje się zatem, że wymiana informacji między stronami kartelu na szczeblu niemieckim miała taką samą treść jak ich wymiana na szczeblu organów kierowniczych i była z nią całkowicie zgodna.

488 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że rozważania Komisji zawarte w motywie 327 zaskarżonej decyzji (zob. pkt 457–461 powyżej) nie są obarczone błędem. I tak bezsporne jest, że spotkania odbywające się na różnych szczeblach pokrywały się czasowo. Ponadto w ramach zarzutu trzeciego Sąd stwierdził, że Komisja wykazała istnienie kontaktów między pracownikami niższego szczebla centrali i szczebla niemieckiego oraz fakt, iż pracownicy na niższym szczeblu centrali znali treść wymiany informacji na szczeblu niemieckim. Ponadto w ramach zarzutu szóstego Sąd stwierdził, że Komisja wykazała fakt, iż informacje cenowe wymieniane na szczeblu niemieckim pochodziły z centrali stron i że pracownicy na szczeblu niemieckim przekazywali centrali informacje cenowe uzyskane w ramach prowadzonej przez nich wymiany informacji.

489 Na podstawie tych ustaleń Sąd stwierdza, że Komisja słusznie uznała, iż niezależnie od okoliczności, że kontakty o znamionach zmowy na szczeblu organów kierowniczych zostały przerwane we wrześniu 2004 r., ten sam kartel (mający ten sam przedmiot i ten sam zakres) był kontynuowany po tej dacie, jedynie z tą różnicą, że zaangażowani pracownicy należeli do różnych szczebli organizacyjnych w uczestniczących przedsiębiorstwach, a nie do szczebla organów kierowniczych.

490 Wniosku tego nie podważają argumenty podniesione przez skarżące.

491 Z jednej strony skarżące zarzucają Komisji, że nie wyjaśniła, w jaki sposób odbyło się „przeniesienie” kontaktów o znamionach zmowy ze szczebla organów kierowniczych na szczebel niemiecki. Twierdzą one, że aby można było uznać, iż „przeniesienie” stanowi kontynuację wcześniejszych praktyk, powinien być zostać wprowadzony mechanizm kontroli w celu zapewnienia ciągłości. Powołują się one również na wyrok z dnia 10 listopada 2017 r., Icap i in./Komisja (T-180/15, EU:T:2017:795, pkt 223), w którym Sąd przypominał, że w przypadku gdy kontynuacja porozumienia lub uzgodnionych praktyk wymagała konkretnych pozytywnych działań, Komisja nie mogła domniemywać, że kartel kontynuował działalność przy braku dowodu na podjęcie tych działań.

- 492 Tej argumentacji skarżących nie można przyjąć. Z zaskarżonej decyzji wynika bowiem, że Komisja użyła terminów „przeniesienie” lub „migracja” wymiany informacji ze szczebla organów kierowniczych na szczebel niemiecki w celu wskazania, że nastąpiła zmiana na szczeblu pracowników uczestniczących w kontaktach o znamionach zmowy, a nie w celu wskazania, że doszło do jakiegokolwiek przerwania kartelu. Ponadto w motywie 327 zaskarżonej decyzji Komisja przedstawiła okoliczności faktyczne wskazujące na kontynuację kartelu po wrześniu 2004 r. (zob. pkt 458–460 powyżej) i w świetle tych okoliczności okazuje się, że nie było wymagane żadne „konkretne działanie [pozytywne]” w rozumieniu wyroku z dnia 10 listopada 2017 r., Icap i in./Komisja (T-180/15, EU:T:2017:795, pkt 223).
- 493 Z drugiej strony skarżące zarzucają Komisji, że ta nie wykazała w zaskarżonej decyzji, iż pracownicy Scanii DE, którzy uczestniczyli w spotkaniach na szczeblu niemieckim, wiedzieli, że byli zaangażowani w kontynuację praktyk, które miały miejsce na dwóch innych szczeblach, lub że pracownicy Scanii uczestniczący w spotkaniach na szczeblu niższych instancji centrali wiedzieli o spotkaniach na szczeblu organów kierowniczych.
- 494 Ta argumentacja skarżących opiera się na założeniu, że świadomość istnienia całościowego planu należy oceniać na szczeblu pracowników przedsiębiorstwa, a nie na szczeblu samego przedsiębiorstwa. Tymczasem, jak już stwierdzono, założenie to jest błędne (zob. pkt 474–478 powyżej).
- 495 Jeśli chodzi o kwestię uświadomienia sobie na szczeblu przedsiębiorstwa Scania ciągłego charakteru naruszenia pomimo „przeniesienia” wymiany informacji ze szczebla organów kierowniczych na szczebel niemiecki, należy przypomnieć następujące elementy.
- 496 Po pierwsze, należy przypomnieć istotną rolę, jaką odgrywa centrala Scanii przy ustalaniu cen na szczeblu dystrybutorów krajowych tego przedsiębiorstwa, a zatem na szczeblu Scanii DE, która jest spółką zależną w 100%. Mechanizm ustalania cen w ramach Scanii został zbadany w ramach zarzutu szóstego.
- 497 Po drugie, należy przypomnieć, że dowody znajdujące się w aktach sprawy wykazują, iż pracownicy w centrali Scanii (niższy szczebel centrali) znali treść wymiany informacji na szczeblu niemieckim (zob. pkt 418 powyżej). Nie jest wiarygodne, by nie wiedziały o niej organy kierownicze tego przedsiębiorstwa.
- 498 Po trzecie, należy przypomnieć, że dowody zawarte w aktach sprawy sugerują, iż pracownicy Scanii DE wymieniali na szczeblu niemieckim informacje pochodzące z centrali Scanii (zob. pkt 413, 437, 438 i 442 powyżej).
- 499 Te trzy elementy świadczą o tym, że mimo iż kontakty na szczeblu organów kierowniczych zostały zakończone we wrześniu 2004 r., przedsiębiorstwo Scania i jego centrala wiedziały o tym, że to samo naruszenie było kontynuowane po wrześniu 2004 r., z tą jedynie różnicą, że pracownicy szczebla kierowniczego nie brali już udziału w kontaktach o znamionach zmowy. W tym względzie podniesiona przez skarżące okoliczność, że pracownicy Scanii DE nie wiedzieli o istnieniu kontaktów o znamionach zmowy na szczeblu organów kierowniczych, nie ma znaczenia.
- 500 Na podstawie powyższych rozważań należy stwierdzić, że wniosek Komisji dotyczący istnienia w niniejszym przypadku jednolitego i ciągłego naruszenia nie jest obarczony błędem.

2) *W przedmiocie możliwości przypisania Scanii jednolitego i ciągłego naruszenia*

- 501 Komisja wskazała w motywie 332 zaskarżonej decyzji, że Scania uczestniczyła bezpośrednio we wszystkich istotnych aspektach kartelu.
- 502 Ponadto w motywie 333 zaskarżonej decyzji Komisja zauważyła, że nawet jeśli Scania produkowała i sprzedawała jedynie duże samochody ciężarowe, wiedziała lub powinna była wiedzieć, że pozostałe strony kartelu produkowały również średnie samochody ciężarowe i że kontakty o znamionach zmowy dotyczyły tych dwóch rodzajów samochodów ciężarowych (średnich i dużych). Komisja stwierdziła zatem, że Scania wiedziała lub powinna była wiedzieć, iż antykonkurencyjne praktyki dotyczyły średnich i dużych samochodów ciężarowych.
- 503 Na podstawie tych rozważań Komisja stwierdziła w motywie 334 zaskarżonej decyzji, że Scania miała zamiar przyczynienia się do naruszenia i że wiedziała lub powinna była wiedzieć o jego istnieniu.
- 504 W celu zakwestionowania przypisania Scanii jednolitego i ciągłego naruszenia skarżące zarzucają Komisji, że nie wykazała istnienia koniecznego „elementu subiektywnego”. Innymi słowy, zarzucają one Komisji, że nie wykazała w zaskarżonej decyzji, iż kumulatywne kryteria interesu, wiedzy i akceptacji ryzyka, określone w wyroku z dnia 8 lipca 1999 r., Komisja/Anic Partecipazioni (C-49/92 P, EU:C:1999:356, pkt 87), zostały spełnione w niniejszej sprawie w odniesieniu do przedstawicieli Scanii uczestniczących w trzech szczeblach kontaktów.
- 505 W tym względzie należy stwierdzić, że ponieważ świadomość istnienia całościowego planu należy oceniać na szczeblu uczestniczących przedsiębiorstw, a nie na szczeblu ich pracowników (zob. pkt 478 powyżej), w analogiczny sposób czynniki decydujące o możliwości przypisania jednolitego i ciągłego naruszenia muszą być oceniane również na szczeblu przedsiębiorstwa.
- 506 Ponadto, co się tyczy czynników określających możliwość przypisania przedsiębiorstwu jednolitego i ciągłego naruszenia, z wyroku z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 43–45) wynika, że jeśli dane przedsiębiorstwo uczestniczyło bezpośrednio we wszystkich zachowaniach antykonkurencyjnych stanowiących jednolite i ciągłe naruszenie, Komisja jest uprawniona do przypisania mu naruszenia w całości, bez konieczności wykazania spełnienia kryteriów interesu, wiedzy i akceptacji ryzyka.
- 507 W niniejszej sprawie można stwierdzić, że zgodnie z tym, co zostało stwierdzone w motywie 332 zaskarżonej decyzji, przedsiębiorstwo Scania uczestniczyło bezpośrednio we wszystkich istotnych aspektach kartelu. Jego pracownicy uczestniczyli bowiem w kontaktach o znamionach zmowy, które miały miejsce na trzech szczeblach. Przedsiębiorstwo Scania wymieniało ze swoimi konkurentami informacje na temat cen i podwyżek cen brutto, a także harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii zgodnych z normami od Euro 3 do Euro 6. Scania uczestniczyła aktywnie w kartelu, organizowała spotkania i uczestniczyła w wymianie wiadomości elektronicznych (zob. motyw 332 zaskarżonej decyzji).
- 508 Prawdą jest, że Scania nie produkuje średnich samochodów ciężarowych. Z akt sprawy wynika jednak, że kontakty o znamionach zmowy, w których brali udział pracownicy Scanii, dotyczyły bez rozróżnienia średnich i dużych samochodów ciężarowych (zob. motyw 333 zaskarżonej decyzji). W konsekwencji Komisja miała podstawy, by przypisać przedsiębiorstwu Scania jednolite i ciągłe naruszenie dotyczące również średnich samochodów ciężarowych, ponieważ przedsiębiorstwo siłą rzeczy wiedziało o tym aspekcie kartelu.

509 W świetle powyższych rozważań należy stwierdzić, że możliwość przypisania spółce Scania całości jednolitego i ciągłego naruszenia nie jest dotknięta błędem. Wobec tego zarzut siódmy należy oddalić.

***4. W przedmiocie zarzutu ósmego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG oraz art. 25 rozporządzenia nr 1/2003 przez to, że nałożyła grzywnę za zachowanie podlegające przedawnieniu, a w każdym razie nie uwzględniając faktu, że zachowanie to nie miało charakteru ciągłego***

510 W pierwszej kolejności skarżące utrzymują, że okoliczności faktyczne dotyczące szczebla organów kierowniczych uzasadniająca nałożenie grzywny uległy przedawnieniu na podstawie art. 25 rozporządzenia nr 1/2003, ponieważ spotkania na tym szczeblu ustały we wrześniu 2004 r., czyli ponad pięć lat przed rozpoczęciem dochodzenia przez Komisję. Skarżące dodają, że w tych okolicznościach Komisja nie ma również uzasadnionego interesu, w rozumieniu art. 7 rozporządzenia nr 1/2003, w stwierdzeniu istnienia naruszenia związanego z zachowaniem na szczeblu organów kierowniczych.

511 W drugiej kolejności skarżące utrzymują, że nawet jeśli by Sąd uznał, iż rozpatrywane okoliczności faktyczne stanowiły jednolite i ciągłe naruszenie (quod non), zaskarżona decyzja powinna zostać zmieniona w zakresie, w jakim nie uwzględnia ona przerw w zarzucanym naruszeniu w odniesieniu do szczebla organów kierowniczych. W tym kontekście skarżące twierdzą, że zaskarżona decyzja nie zawiera wystarczających dowodów odbywania się spotkań na szczeblu organów kierowniczych w 1999 r.

512 Ponadto skarżące twierdzą, że biorąc pod uwagę brak dowodów na uczestnictwo Scanii w spotkaniach na szczeblu organów kierowniczych w latach 1999 i 2002, w zaskarżonej decyzji błędnie stwierdzono, że Scania uczestniczyła w sposób ciągły w spotkaniach organów kierowniczych w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 24 września 2004 r. Komisja powinna była raczej dojść do wniosku, że spotkania te zostały przerwane, przynajmniej w wypadku Scanii, od dnia 3 września 1998 r. do dnia 3 lutego 2000 r. (17 miesięcy przerwy) oraz od dnia 20 listopada 2001 r. do dnia 10 kwietnia 2003 r. (jeszcze 17 miesięcy przerwy).

513 Skarżące dochodzą do wniosku, że należy stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji i w każdym razie przedawnienie nałożenia grzywny za jakiegokolwiek naruszenie przed dniem 10 kwietnia 2003 r. Posiłkowo skarżące podnoszą, że nałożenie grzywny powinno ulec przedawnieniu w odniesieniu do jakiegokolwiek naruszenia przed dniem 3 lutego 2000 r. Skarżące utrzymują poza tym, że w każdym razie obliczenie grzywny związanej ze szczeblem organów kierowniczych powinno odzwierciedlać długie okresy mniejszej intensywności naruszenia.

514 Komisja zaprzecza argumentacji skarżących.

515 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o argument skarżących dotyczący przedawnienia w zakresie nałożenia grzywny przez Komisję, należy przypomnieć, że zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 1/2003 w związku z art. 23 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia przyznane Komisji uprawnienie do nakładania grzywien na przedsiębiorstwa za naruszenia między innymi art. 101 TFUE podlega pięcioletniemu terminowi przedawnienia. Artykuł 25 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2003 przewiduje, że w przypadku naruszeń ciągłych lub powtarzających się bieg przedawnienia rozpoczyna się dopiero od dnia zaniechania naruszenia. Artykuł 25 ust. 3

rozporządzenia nr 1/2003 przewiduje w szczególności, że wszelkie działania podjęte przez Komisję w celu przeprowadzenia dochodzenia lub postępowania w sprawie naruszenia przerywają bieg przedawnienia w zakresie nakładania grzywien.

- 516 W niniejszej sprawie Komisja ustaliła bez popełnienia błędu, że zachowanie na szczeblu organów kierowniczych stanowiło część jednolitego i ciągłego naruszenia, które zakończyło się w dniu 18 stycznia 2011 r. W konsekwencji pięcioletni termin przedawnienia rozpoczyna bieg dopiero od tej ostatniej daty, co oznacza, że w niniejszej sprawie uprawnienie Komisji do nałożenia grzywny nie podlega przedawnieniu.
- 517 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o twierdzenie skarżących dotyczące rzekomego braku dowodów spotkań na szczeblu organów kierowniczych w 1999 r., należy zauważyć, co następuje.
- 518 Po pierwsze, należy zaznaczyć, że zaskarżona decyzja zawiera wystarczające dowody dotyczące odbywania się spotkań na szczeblu organów kierowniczych w latach 1998 i 2000. Ściślej rzecz ujmując, motyw 105 zaskarżonej decyzji przedstawia dowód z dokumentu dotyczący spotkania na szczeblu organów kierowniczych, które odbyło się w dniu 3 września 1998 r., podczas którego przedstawiciele stron wymienili prognozy rynkowe na rok 1999. Zgodnie z tym dowodem z dokumentów przedstawiciel centrali Scanii – N – brał udział w tym spotkaniu. Podobne spotkania miały miejsce w 2000 r., jak wynika z motywów 109–112 zaskarżonej decyzji, w których uczestniczył również N z centrali Scanii.
- 519 Po drugie, z dowodu z dokumentu przedstawionego w motywie 106 zaskarżonej decyzji wynika, że kolejne spotkanie na szczeblu organów kierowniczych po spotkaniu, które odbyło się w dniu 3 września 1998 r. (zob. pkt 518 powyżej), było przewidziane na styczeń 1999 r.
- 520 Po trzecie, w motywie 106 zaskarżonej decyzji Komisja odnosi się do oświadczenia złożonego w ramach programu łagodzenia kar [*poufne*], zgodnie z którym spotkania konkurentów w okresie od 1998 r. do 2001 r. odbywały się co najmniej raz w roku. Zgodnie z tym oświadczeniem uczestnicy tych spotkań, którzy nie byli członkami organów kierowniczych, wymieniali informacje dotyczące w szczególności przyszłych podwyżek cen. Wśród uczestników tych spotkań wskazano O – dyrektora generalnego Scanii DE.
- 521 Po czwarte, należy przypomnieć, podobnie jak uczyniła to Komisja, że spotkania na szczeblu organów kierowniczych stanowiły część jednolitego i ciągłego naruszenia i że w związku z tym wszystkie spotkania konkurentów na jakimkolwiek poziomie organizacyjnym należało uwzględnić w celu dokonania oceny, czy naruszenie było kontynuowane w 1999 r.
- 522 Po piąte, należy również przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, jeśli chodzi w szczególności o naruszenie trwające przez wiele lat, okoliczność, że bezpośredni dowód uczestnictwa spółki w tym naruszeniu w danym okresie nie został przedstawiony, nie stoi na przeszkodzie temu, by to uczestnictwo również w tym okresie zostało stwierdzone, o ile stwierdzenie to opiera się na obiektywnych i zgodnych poszlakach, przy czym brak publicznego zdystansowania się tej spółki może zostać uwzględniony w tym względzie (zob. wyrok z dnia 26 stycznia 2017 r., Villeroy & Boch/Komisja, C-625/13 P, EU:C:2017:52, pkt 111 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 523 Mając na względzie okoliczności przedstawione w pkt 518–521 powyżej i orzecznictwo przytoczone w pkt 522 powyżej, należy dojść do wniosku, że Komisja nie popełniła błędu, stwierdzając, iż jednolite naruszenie w niniejszej sprawie nie zostało przerwane w 1999 r. i że Scania uczestniczyła w tym naruszeniu również w tymże roku.
- 524 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o twierdzenie skarżących, zgodnie z którym uczestnictwo Scanii w spotkaniach na szczeblu organów kierowniczych w 2002 r. nie zostało wykazane, należy stwierdzić, co następuje.
- 525 Po pierwsze, z motywu 119 zaskarżonej decyzji wynika, że jeśli chodzi o spotkanie na szczeblu organów kierowniczych, które odbyło się w dniu 7 lutego 2002 r., zaproszenie zostało wysłane do M z centrali Scanii.
- 526 Po drugie, z odrębnych notatek dotyczących spotkania na szczeblu organów kierowniczych w dniach 27 i 28 czerwca 2002 r., sporządzonych przez przedstawiciela [*poufne*], przedstawionych w motywie 123 zaskarżonej decyzji, wynika, że Scania przekazała dane liczbowe dotyczące sprzedaży za rok 2002 do szeregu krajów.
- 527 Po trzecie, wewnętrzny raport [*poufne*] streszczający informacje wymieniane podczas spotkania na szczeblu organów kierowniczych w dniu 18 września 2002 r., o którym mowa w motywie 126 zaskarżonej decyzji, świadczy o tym, że Scania dostarczyła informacji na temat podwyżek cen w 2002 r. oraz postępowania sądowego, które wytoczono przeciwko niej w Zjednoczonym Królestwie.
- 528 Mając na względzie dowody przedstawione w pkt 525–527 powyżej, należy stwierdzić, że Komisja wykazała w sposób wymagany prawem uczestnictwo Scanii w spotkaniach na szczeblu organów kierowniczych w 2002 r.
- 529 Wniosku tego nie podważa złożone pod przysięgą oświadczenie złożone przez M – przedstawiciela Scanii na spotkaniach na szczeblu organów kierowniczych, zgodnie z którym „z tego co pamięta” nie brał on udziału w żadnym tego rodzaju spotkaniu w 2002 r. Oświadczenie to pozostaje dość niejasne i nie przekonuje Sądu. Ponadto zauważono już, że dokumenty sporządzone *in tempore non suspecto*, podobnie jak odrębne notatki poczynione podczas spotkania, mają większą moc dowodową niż dokumenty nie pochodzące z okresu zaistnienia okoliczności faktycznych, takie jak oświadczenia złożone pod przysięgą.
- 530 W czwartej kolejności Sąd zauważa, że skarżące w przypisie 554 skargi podnoszą, iż udział Scanii w niektórych spotkaniach na szczeblu organów kierowniczych, przedstawionych w zaskarżonej decyzji, nie został wykazany. Chodzi o spotkania w Brukseli w dniach 17 stycznia 1997 r. (motyw 98 zaskarżonej decyzji) i 6 kwietnia 1998 r. (motyw 103), w Amsterdamie (Niderlandy) w dniu 3 lutego 2000 r. (motywy 108–110) i w Eindhoven (Niderlandy) w dniu 6 września 2000 r. (motyw 111). Na poparcie tego twierdzenia przywołują złożone pod przysięgą oświadczenie N, który twierdzi, że nie przypomina sobie uczestnictwa w nich.
- 531 Sąd stwierdza, że motywy zaskarżonej decyzji, o których mowa w pkt 530 powyżej, przedstawiają dowody z dokumentów potwierdzające udział Scanii w rozpatrywanych spotkaniach. Co się tyczy treści oświadczenia złożonego pod przysięgą przez N i jego mocy dowodowej, Sąd odsyła do rozważań zawartych w pkt 529 powyżej. Sąd dochodzi do wniosku, że twierdzenie skarżących przedstawione w pkt 530 powyżej jest bezzasadne.

532 W świetle powyższych rozważań Sąd oddala niniejszego zarzutu, wyjaśniając jednocześnie, że powody przytoczone przez skarżące na poparcie zmiany zaskarżonej decyzji (zob. pkt 511 i 513 powyżej) są bezpodstawne, ponieważ akta sprawy przed Sądem nie wskazują żadnej przerwy w stwierdzonym jednolitym naruszeniu ani istnienia okresów jego mniejszej intensywności.

**5. W przedmiocie zarzutu dziewiątego, dotyczącego naruszenia zasady proporcjonalności i zasady równego traktowania w odniesieniu do kwoty grzywny, a w każdym razie konieczności obniżenia kwoty grzywny na podstawie art. 261 TFUE i art. 31 rozporządzenia nr 1/2003**

533 Skarżące utrzymują, że zaskarżona decyzja powinna zostać zmieniona, ponieważ nałożona grzywna nie jest zgodna z zasadami proporcjonalności i równego traktowania. Ponadto w każdym razie wnoszą one do Sądu, by w ramach przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania zastąpił ocenę Komisji własną oceną i obniżył kwotę grzywny.

534 Zgodnie z rozumieniem Sądu opartym na użyciu czasownika „zmieniać” skarżące zwracają się do niego o wykonanie przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania przyznanego sądom Unii na mocy art. 31 rozporządzenia nr 1/2003 zgodnie z art. 261 TFUE.

535 W tym względzie należy przypomnieć, że w ramach systemu kontroli sądowej decyzji Komisji dotyczących postępowań prowadzonych w zastosowaniu art. 101 i 102 TFUE przeprowadzana jest kontrola zgodności z prawem aktów wydanych przez instytucje, przewidziana w art. 263 TFUE, która w zastosowaniu art. 261 TFUE i na żądanie skarżących może zostać uzupełniona wykonaniem przez Sąd nieograniczonego prawa orzekania w odniesieniu do kar nałożonych w tej dziedzinie przez Komisję (zob. wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., Galp Energía España i in./Komisja, C-603/13 P, EU:C:2016:38, pkt 71 i przytoczone tam orzecznictwo).

536 Gdy sąd Unii wykonuje nieograniczone prawo orzekania przewidziane w art. 261 TFUE i art. 31 rozporządzenia nr 1/2003, jest uprawniony, poza przeprowadzaniem zwykłej kontroli zgodności kary z prawem, zastąpić własną oceną – w celu określenia kwoty tej kary – ocenę Komisji – autora aktu, w którym kwota ta została pierwotnie ustalona (zob. wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., Galp Energía España i in./Komisja, C-603/13 P, EU:C:2016:38, pkt 75 i przytoczone tam orzecznictwo).

537 Natomiast zakres tego nieograniczonego prawa orzekania, w odróżnieniu od kontroli zgodności z prawem przewidzianej w art. 263 TFUE, jest ściśle limitowany do ustalenia kwoty grzywny (zob. wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., Galp Energía España i in./Komisja, C-603/13 P, EU:C:2016:38, pkt 76 i przytoczone tam orzecznictwo).

538 Z powyższego wynika, że nieograniczone prawo orzekania, z którego korzysta Sąd na podstawie art. 31 rozporządzenia nr 1/2003, dotyczy tylko dokonania przez Sąd oceny grzywny nałożonej przez Komisję, z wyjątkiem wszelkich zmian znamion naruszenia stwierdzonego zgodnie z prawem przez Komisję w decyzji rozpatrywanej przez Sąd (zob. wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., Galp Energía España i in./Komisja, C-603/13 P, EU:C:2016:38, pkt 77 i przytoczone tam orzecznictwo).

539 W celu ustalenia kwoty nałożonej grzywny Sąd powinien dokonać własnej oceny okoliczności sprawy i rodzaju spornego naruszenia. Wykonanie tego zadania wymaga na podstawie art. 23 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2003 uwzględnienia w odniesieniu do każdego ukaranego przedsiębiorstwa wagi danego naruszenia oraz czasu jego trwania, w szczególności przy poszanowaniu zasad uzasadnienia, proporcjonalności, indywidualizacji kar i równego

traktowania, przy czym Sąd nie jest związany wskazówkami określonymi przez Komisję w wytycznych (zob. podobnie wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., Galp Energía España i in./Komisja, C-603/13 P, EU:C:2016:38, pkt 89, 90).

**a) W przedmiocie naruszenia zasady proporcjonalności**

- 540 W pierwszej kolejności skarżące podnoszą, że w zaskarżonej decyzji nie dokonano oceny wagi naruszenia w sposób proporcjonalny, ponieważ nie uznano w niej, iż pracownicy Scanii DE nie mogli wiedzieć, że informacje otrzymywane od konkurentów mogą mieć zasięg europejski. W konsekwencji nawet gdyby pracownicy Scanii DE zamierzali zakłócić konkurencję na rynku geograficznym (Niemcy), za który byli odpowiedzialni (quod non), grzywna nałożona w zaskarżonej decyzji nie byłaby proporcjonalna do wagi rozpatrywanego naruszenia, ponieważ uwzględnia wartość sprzedaży na poziomie EOG.
- 541 W drugiej kolejności skarżące utrzymują, że zaskarżona decyzja narusza zasadę proporcjonalności, ponieważ w odniesieniu do ustalenia kwoty grzywny nie uwzględnia ona faktu, że kontakty między producentami samochodów ciężarowych zmieniły charakter i intensywność w uwzględnionym okresie, jak stwierdzono w motywie 322 zaskarżonej decyzji.
- 542 W trzeciej kolejności skarżące podnoszą, że naruszenie opisane w motywach zaskarżonej decyzji jest szersze niż to, które prowadzi do nałożenia grzywny w jej sentencji. W tym względzie porównują one motyw 317 zaskarżonej decyzji, który odnosi się do wymiany szczególnie chronionych informacji z punktu widzenia konkurencji, z art. 1 jej sentencji, który nie odnosi się do takiej wymiany informacji. Skarżące uważają, że ten sposób przedstawienia ma wpływ na obliczenie kwoty grzywny i że w konsekwencji grzywna ustalona w zaskarżonej decyzji nie jest proporcjonalna do naruszenia, które miała opisać Komisja.
- 543 Komisja zaprzecza argumentacji skarżących.
- 544 Co się tyczy argumentacji skarżących przedstawionej w pkt 540 powyżej, należy przypomnieć, że w ramach badania zarzutu szóstego Sąd oddalił twierdzenie skarżących, zgodnie z którym pracownicy Scanii DE uczestniczący w wymianie informacji na szczeblu niemieckim nigdy nie zakładali, że informacje uzyskane podczas tej wymiany dotyczyły cen europejskich lub mogły ograniczyć niepewność co do europejskiej strategii cenowej innych producentów (zob. pkt 415 powyżej). Wynika z tego, że argumentacja przedstawiona w pkt 540 powyżej nie wykazuje nieproporcjonalnego charakteru grzywny.
- 545 Co się tyczy argumentacji skarżących przedstawionej w pkt 541 powyżej, należy przypomnieć, że w motywie 322 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, iż nawet jeśli od września 2004 r. strony nie dążyły już aktywnie do zawarcia, jak czyniły to wcześniej, konkretnego porozumienia w przedmiocie przyszłych wspólnych podwyżek cen brutto lub konkretnych dat wypuszczenia samochodów ciężarowych zgodnych z nowymi normami środowiskowymi lub wysokości kosztów, które strony przerzucały na konsumentów w wypadku tych samochodów ciężarowych, strony nadal dokonywały uzgodnień, wymieniając tego samego rodzaju informacje i dążąc do tego samego celu ograniczenia konkurencji poprzez zmniejszenie stopnia strategicznej niepewności między nimi.

- 546 Należy również przypomnieć stwierdzenie Sądu, zgodnie z którym zmiana dokonana od września 2004 r., chociaż może wpłynąć na kwalifikację rozpatrywanego zachowania jako porozumienia lub uzgodnionej praktyki, nie dotyczy „charakteru” wymienianych informacji, który zgodnie z motywem 322 zaskarżonej decyzji pozostał ten sam (zob. pkt 482 powyżej).
- 547 Okazuje się zatem, że jedyną różnicą dotyczącą zachowania stron przed wrześniem 2004 r. i po wrześniu 2004 r. były podejmowane przez nie przed wrześniem 2004 r. próby zawarcia konkretnych porozumień cenowych, które to próby zakończyły się po tej dacie. Tymczasem, jak słusznie zauważa Komisja, biorąc pod uwagę z jednej strony zasadę, zgodnie z którą uzgodnione praktyki mogą szkodzić konkurencji w równym stopniu co porozumienia, a z drugiej strony fakt, że Komisja nie podwyższyła czynnika wagi naruszenia ze względu na podejmowane przez strony próby zawarcia porozumień cenowych, argumentacja skarżących przedstawiona w pkt 541 powyżej nie wykazuje nieproporcjonalnego charakteru grzywny.
- 548 Co się tyczy argumentacji skarżących przedstawionej w pkt 542 powyżej, należy przypomnieć, że w motywie 317 zaskarżonej decyzji Komisja wspomniała o istnieniu praktyk, które zmniejszały poziom strategicznej niepewności między stronami w odniesieniu do przyszłych cen, podwyżek cen brutto, a także harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem modeli samochodów ciężarowych zgodnych z normami środowiskowymi. W motywie 317 lit. a)–c), jak wynika z użycia wyrażenia „[w] tym względzie”, Komisja wyjaśniła, na czym polegały wyżej wspomniane praktyki. W motywie 317 lit. c) Komisja wspomniała o dzieleniu się „innymi szczególnie chronionymi informacjami z punktu widzenia konkurencji”.
- 549 W art. 1 sentencji zaskarżonej decyzji Komisja wspomina o zмовie w przedmiocie cen i podwyżek cen brutto, a także w przedmiocie harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji.
- 550 Z porównania motywu 317 i art. 1 sentencji zaskarżonej decyzji wynika, że nie ma rozbieżności między tymi dwiema dyspozycjami w opisie naruszenia, ponieważ odniesienie się przez Komisję do wymiany „innych szczególnie chronionych informacji z punktu widzenia konkurencji” stanowi jedynie przykład zмовy w przedmiocie cen i podwyżek cen brutto, a także w przedmiocie harmonogramu i przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji.
- 551 Z powyższych rozważań wynika, że żaden z argumentów skarżących nie wykazuje nieproporcjonalnego charakteru grzywny.

***b) W przedmiocie naruszenia zasady równości traktowania***

- 552 Na poparcie swego twierdzenia, zgodnie z którym wysokość nałożonej grzywny narusza zasadę równego traktowania, skarżące podnoszą trzy argumenty.
- 553 W pierwszej kolejności skarżące utrzymują, że brzmienie zaskarżonej decyzji podkreśla w przesadny sposób ich rolę w naruszeniu i co do istoty pomija rolę innych producentów samochodów ciężarowych, wypaczając w ten sposób rzeczywistość. Zdaniem skarżących ze względu na takie sformułowanie zaskarżonej decyzji niemożliwe jest porównanie ich roli w naruszeniu z rolą innych producentów samochodów ciężarowych, a ze względu na ten brak możliwości porównania szereg ocen dotyczących poziomu grzywny dokonanych przez Komisję w zaskarżonej decyzji narusza zasadę równego traktowania. Skarżące przywołują motyw 444 zaskarżonej decyzji, w którym Komisja stwierdziła brak w niniejszej sprawie okoliczności

obciążających lub łągodzących. Skarżące przywołują również motyw 432 zaskarżonej decyzji, w którym Komisja wyjaśniła, że w celu obliczenia kwoty podstawowej grzywny nałożonej na Scanię przyjęła tę samą część wartości jej sprzedaży co część wartości sprzedaży stron ugody przyjęta w decyzji w sprawie ugody.

- 554 Skarżące utrzymują również, że okoliczność, iż zaskarżona decyzja opisuje w sposób bardziej precyzyjny i ukierunkowany ich rolę w rozpatrywanym zachowaniu w porównaniu z opisem roli innych konkurentów zawartym w decyzji w sprawie ugody, stawia je w mniej korzystnej sytuacji w ramach powództw o odszkodowanie, na które są narażone.
- 555 W drugiej kolejności skarżące utrzymują, że zaskarżona decyzja narusza zasadę równego traktowania w zakresie, w jakim zastosowano w niej wobec wszystkich producentów tę samą metodę obliczania grzywny bez uwzględnienia faktu, że ich udział w rynku na szczeblu europejskim był mniejszy niż udział innych producentów, oraz faktu, że różnica w stosunku do liderów rynku była bardzo duża, w szczególności w Niemczech.
- 556 Skarżące utrzymują również, że w zaskarżonej decyzji naruszono zasadę równego traktowania, ponieważ nie uwzględniono w niej okoliczności, że pracownicy Scanii DE odegrali bierną rolę, a przynajmniej że nie odegrali pierwszoplanowej roli w rozpatrywanym zachowaniu w porównaniu z dwoma dużymi producentami na rynku.
- 557 W trzeciej kolejności skarżące podnoszą, że zaskarżona decyzja narusza zasadę równego traktowania, ponieważ metoda zastosowana przez Komisję w celu ustalenia kwoty grzywny nałożonej na skarżące jest taka sama jak metoda zastosowana wobec innych producentów samochodów ciężarowych, mimo że skarżące, w odróżnieniu od tych ostatnich, nie produkują średnich samochodów ciężarowych.
- 558 Komisja zaprzecza argumentacji skarżących.
- 559 Przed przystąpieniem do analizy każdego z powyższych argumentów należy przypomnieć, że zasada równego traktowania stanowi ogólną zasadę prawa Unii, zapisaną w art. 20 i 21 karty. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasada ta wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a odmiennie sytuacje nie były traktowane jednakowo, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyroki: z dnia 11 lipca 2013 r., Ziegler/Komisja, C-439/11 P, EU:C:2013:513, pkt 132; z dnia 26 stycznia 2017 r., Zucchetti Rubinetteria/Komisja, C-618/13 P, EU:C:2017:48, pkt 38). Ponadto z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika także, że przy ustalaniu kwoty grzywny nie można stosować różnych metod obliczeniowych, prowadzących do dyskryminacji wśród przedsiębiorstw, które uczestniczyły w porozumieniu lub w uzgodnionej praktyce sprzecznych z art. 101 ust. 1 TFUE (wyroki: z dnia 11 lipca 2013 r., Ziegler/Komisja, C-439/11 P, EU:C:2013:513, pkt 133; z dnia 12 listopada 2014 r., Guardian Industries i Guardian Europe/Komisja, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, pkt 62; z dnia 26 stycznia 2017 r., Zucchetti Rubinetteria/Komisja, C-618/13 P, EU:C:2017:48, pkt 38).
- 560 Co się tyczy argumentu skarżących przedstawionego w pkt 553 powyżej, po pierwsze, należy przypomnieć, podobnie jak uczyniła to Komisja, że instytucja ta była zobowiązana na podstawie art. 296 TFUE do uzasadnienia zaskarżonej decyzji w sposób wymagany prawem, co też uczyniła. Ponieważ Scania była jedynym adresatem zaskarżonej decyzji, było normalne, że ocena koncentruje się na jej roli w kartelu. Pozostali uczestnicy kartelu byli już przedmiotem decyzji w sprawie ugody, która ustaliła ich odpowiedzialność za rolę, jaką odegrali w kartelu.

- 561 Po drugie, należy zaznaczyć, że wbrew temu, co twierdzą skarżące, tekst decyzji nie „pomija” roli innych producentów samochodów ciężarowych w kartelu. Ich zachowanie wynika jasno z chronologii wydarzeń opisanych w pkt 6.2 zaskarżonej decyzji, która szczegółowo wyjaśnia charakter i treść wymiany informacji, a także jej uczestników. Z powyższego wynika, że twierdzenie skarżących, zgodnie z którym niemożliwe jest porównanie ich roli w kartelu z rolą pozostałych uczestników kartelu, jest bezzasadne.
- 562 Po trzecie, Sąd stwierdza na podstawie zaskarżonej decyzji i przedłożonych mu akt sprawy, że rola Scanii w kartelu nie różniła się od roli pozostałych uczestników kartelu oraz że skarżące nie podniosły żadnego argumentu i nie przedstawiły żadnego dowodu, który dowodziłby tezy przeciwnej. Ponadto, jak słusznie zauważa Komisja, każdy z czynników wziętych pod uwagę w celu ustalenia przy obliczaniu kwoty podstawowej grzywny wagi naruszenia i „opłaty wejściowej”, a mianowicie charakter naruszenia, łączny udział w rynku przedsiębiorstw uczestniczących w naruszeniu, zasięg geograficzny naruszenia i jego wprowadzenie w życie, stosował się w taki sam sposób do Scanii i innych stron.
- 563 Mając na względzie powyższe rozważania, Sąd stwierdza, że Komisja nie popełniła błędu, podejmując decyzję o przyjęciu takiej samej proporcji wartości sprzedaży Scanii jak proporcja przyjęta w odniesieniu do pozostałych producentów i o zastosowaniu tego samego współczynnika wagi (17%) i tej samej „opłaty wejściowej” (17%) co zastosowane w odniesieniu do innych producentów w decyzji w sprawie ugody.
- 564 Argument przedstawiony w pkt 553 powyżej należy zatem oddalić.
- 565 Jeśli chodzi o argument przedstawiony w pkt 554 powyżej, należy zaznaczyć, że fakt, iż zaskarżona decyzja szczegółowo przedstawia, zgodnie z wymogami obowiązku uzasadnienia ciążącego na Komisji, noszące znamiona naruszenia zachowanie Scanii, wynika z faktu, że jedynym adresatem tej decyzji jest Scania, ponieważ przedsiębiorstwo to nie uznało swej odpowiedzialności w ramach kartelu, w przeciwieństwie do innych stron, które złożyły formalny wniosek o zawarcie ugody. Z powyższego wynika, że skarżące nie znajdują się w takiej samej sytuacji jak strony ugody, a w konsekwencji ich argument przedstawiony w pkt 554 powyżej nie dowodzi naruszenia zasady równego traktowania.
- 566 Jeśli chodzi o argument skarżących przedstawiony w pkt 555 powyżej, należy zauważyć, że zarówno w zaskarżonej decyzji, jak i w decyzji w sprawie ugody Komisja w celu ustalenia grzywien odniosła się między innymi do wartości sprzedaży towarów mających związek z naruszeniem popełnionym przez uczestniczące przedsiębiorstwa w EOG, zgodnie zresztą z jej wytycznymi w sprawie metody ustalania grzywien. W pkt 6 tych wytycznych Komisja wyjaśniła bowiem, że połączenie wartości sprzedaży mającej związek z naruszeniem przepisów z okresem jego trwania stanowi formułę odzwierciedlającą zarówno gospodarcze znaczenie naruszenia, jak i stopień zaangażowania każdego z uczestniczących w nim przedsiębiorstw.
- 567 W niniejszej sprawie Sąd nie ma powodu, by kwestionować decyzję Komisji o powołaniu się w odniesieniu do wszystkich uczestniczących przedsiębiorstw na wartość ich sprzedaży towarów mającą związek z naruszeniem w EOG. Chodzi o wybór, który jest uzasadniony w celu odzwierciedlenia względnego znaczenia każdego z uczestniczących w naruszeniu przedsiębiorstw i który dotyczył wszystkich przedsiębiorstw uczestniczących w kartelu, a nie wyłącznie Scanii.

- 568 Poza tym Trybunał potwierdził, że prawo Unii nie obejmuje znajdującej ogólne zastosowanie zasady, zgodnie z którą kara musi być proporcjonalna do znaczenia przedsiębiorstwa na rynku produktów będących przedmiotem naruszenia (wyrok z dnia 18 maja 2006 r., Archer Daniels Midland i Archer Daniels Midland Ingredients/Komisja, C-397/03 P, EU:C:2006:328, pkt 101).
- 569 Na podstawie tych rozważań należy stwierdzić, że przedstawiony w pkt 555 powyżej argument skarżących nie dowodzi naruszenia przez Komisję zasady równego traktowania i że należy go oddalić.
- 570 Jeśli chodzi o argument skarżących przedstawiony w pkt 556 powyżej, należy go oddalić, ponieważ z akt sprawy nie wynika, że pracownicy Scanii DE odegrali bierną lub drugoplanową rolę w zachowaniu noszącym znamiona naruszenia, udowodnionym w niniejszej sprawie. Dlatego też nie ma podstaw do obniżenia kwoty grzywny na tej podstawie.
- 571 Jeśli chodzi o argument skarżących przedstawiony w pkt 557 powyżej, należy zauważyć, że – jak wynika z motywu 429 zaskarżonej decyzji – w celu obliczenia kwoty grzywny nałożonej na skarżące Komisja uwzględniła wartość ich sprzedaży dużych samochodów ciężarowych w EOG, wbrew temu, co uczyniła w celu obliczenia kwoty grzywien nałożonych na strony ugody w decyzji w sprawie ugody, w której uwzględniła wartość sprzedaży średnich i dużych samochodów ciężarowych w EOG (motyw 109 decyzji w sprawie ugody). Z powyższego wynika, że zastrzeżenie skarżących, zgodnie z którym Komisja nie uwzględniła okoliczności, iż Scania nie produkowała średnich samochodów ciężarowych, jest bezzasadny.
- 572 W świetle całości powyższych rozważań należy stwierdzić, że żaden z argumentów skarżących dotyczących naruszenia zasady równego traktowania nie wykazuje, iż grzywna powinna zostać obniżona.

#### ***c) W przedmiocie kwoty grzywny***

- 573 Należy zaznaczyć, że w świetle nieograniczonego prawa orzekania przysługującego Sądowi w dziedzinie grzywien za naruszenie reguł konkurencji nic w zastrzeżeniach, argumentach i okolicznościach prawnych i faktycznych przedstawionych przez skarżące w ramach wszystkich zarzutów zbadanych powyżej nie pozwala na wyciągnięcie wniosku, że kwota grzywny nałożonej w zaskarżonej decyzji powinna zostać zmieniona.

#### **IV. W przedmiocie kosztów**

- 574 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.
- 575 Ponieważ skarżące przegrały sprawę, należy – zgodnie z żądaniem Komisji – obciążyć je ich własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję.

Z powyższych względów

SĄD (dziesiąta izba w składzie powiększonym),

orzeka, co następuje:

- 1) Skarga zostaje oddalona.**
- 2) Scania AB, Scania CV AB i Scania Deutschland GmbH pokrywają własne koszty oraz koszty poniesione przez Komisję Europejską.**

Papasavvas

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu.

Podpisy

## Spis treści

I.	Okoliczności powstania sporu . . . . .	2
A.	Postępowanie administracyjne poprzedzające wydanie zaskarżonej decyzji . . . . .	2
B.	Zaskarżona decyzja . . . . .	4
1.	Struktura rynku samochodów ciężarowych i mechanizm ustalania cen w przemyśle samochodów ciężarowych . . . . .	4
a)	Struktura rynku samochodów ciężarowych . . . . .	4
b)	Mechanizm ustalania cen w sektorze samochodów ciężarowych . . . . .	4
c)	Mechanizm ustalania cen w Scanii . . . . .	5
d)	W przedmiocie wpływu podwyżek cen na szczeblu europejskim na ceny na szczeblu krajowym . . . . .	6
2.	Kontakty o znamionach zmowy między Scanią a stronami ugody . . . . .	7
3.	Zastosowanie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG . . . . .	8
a)	Porozumienia i uzgodnione praktyki . . . . .	8
b)	Ograniczenie konkurencji . . . . .	8
c)	Jednolite i ciągłe naruszenie . . . . .	9
d)	Zasięg geograficzny naruszenia . . . . .	9
4.	Adresaci . . . . .	9
5.	Obliczenie kwoty grzywny . . . . .	10
a)	Kwota podstawowa grzywny . . . . .	10
b)	Ostateczna kwota grzywny . . . . .	11
6.	Sentencja zaskarżonej decyzji . . . . .	11
II.	Postępowanie i żądania stron . . . . .	12
III.	Co do prawa . . . . .	13
A.	W przedmiocie pominięcia pewnych danych wobec opinii publicznej . . . . .	13
B.	Co do istoty . . . . .	14
1.	W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia prawa do obrony, zasady dobrej administracji i domniemania niewinności . . . . .	15

2. W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia art. 48 ust. 2 karty oraz art. 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1/2003. ....	28
3. W przedmiocie zarzutów trzeciego, czwartego, piątego, szóstego i siódmego w zakresie, w jakim dotyczą one wniosku Komisji dotyczącego istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia oraz przypisania go Scanii .....	32
a) Uwagi wstępne .....	32
1) W przedmiocie jednolitego i ciągłego naruszenia .....	32
2) W przedmiocie ciężaru dowodu i standardu dowodowego.....	34
3) Zaskarżona decyzja .....	34
4) W przedmiocie argumentu skarżących, zgodnie z którym pojęcie jednolitego i ciągłego naruszenia zakłada, że Komisja zidentyfikuje kilka naruszeń w sposób oczywisty ze sobą powiązanych .....	35
b) W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w zakresie, w jakim uznano, że wymiana informacji na niższym szczeblu centrali stanowi naruszenie tych postanowień .....	36
1) Zaskarżona decyzja .....	37
2) W przedmiocie zastrzeżenia pierwszego .....	37
3) W przedmiocie zastrzeżenia drugiego .....	40
c) W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego naruszenia obowiązku uzasadnienia i błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż skarżące zawarły porozumienie lub dopuściły się uzgodnionej praktyki w zakresie harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji .....	42
1) W przedmiocie części pierwszej zarzutu czwartego, dotyczącej naruszenia obowiązku uzasadnienia .....	42
2) W przedmiocie części drugiej zarzutu czwartego, dotyczącej błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż skarżące zawarły porozumienie lub dopuściły się uzgodnionej praktyki, które odnosiły się do harmonogramu wprowadzania na rynek technologii w dziedzinie emisji .....	45
3) W przedmiocie części trzeciej zarzutu czwartego, dotyczącej tego, że wymiana informacji na temat harmonogramu wprowadzania technologii w dziedzinie emisji nie stanowi naruszenia ze względu na cel .....	50
d) W przedmiocie zarzutu piątego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w zakresie, w jakim Komisja zakwalifikowała wymianę informacji na szczeblu niemieckim jako naruszenie „ze względu na cel” .....	52
1) Uwagi wstępne .....	52

2)	W przedmiocie treści wymienianych informacji . . . . .	55
i)	W przedmiocie planowanych zmian cen brutto i tabel cen brutto oraz harmonogramu tych zmian, o których mowa w motywie 238 lit. a) zaskarżonej decyzji . . . . .	55
–	W przedmiocie argumentu skarżących dotyczącego aktualnego lub przyszłego charakteru informacji wymienianej na szczeblu niemieckim . . . . .	56
–	W przedmiocie argumentu skarżących dotyczącego publicznego charakteru cen brutto wymienianych na szczeblu niemieckim . . . . .	59
–	W przedmiocie argumentu skarżących dotyczącego braku wartości informacyjnej cen brutto wymienianych na szczeblu niemieckim w odniesieniu do cen rzeczywiście stosowanych w transakcjach rynkowych . . . . .	60
ii)	W przedmiocie przewidzianych zmian cen netto i rabatów oferowanych klientom, o których mowa w motywie 238 lit. a) zaskarżonej decyzji . . . . .	61
iii)	W przedmiocie przerzucenia kosztów związanych z wprowadzeniem technologii w dziedzinie emisji dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych normami od Euro 3 do Euro 6, o którym mowa w motywie 238 lit. b) zaskarżonej decyzji . . . . .	62
iv)	W przedmiocie wymiany innych szczególnie chronionych informacji handlowych, o której mowa w motywie 238 lit. c) zaskarżonej decyzji . . . . .	63
3)	W przedmiocie celu wymiany informacji na szczeblu niemieckim . . . . .	64
4)	W przedmiocie kontekstu wymiany informacji na szczeblu niemieckim . . . . .	65
e)	W przedmiocie zarzutu szóstego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż zasięg geograficzny naruszenia dotyczącego szczebla niemieckiego obejmował całe terytorium EOG . . . . .	68
1)	W przedmiocie zasięgu geograficznego informacji uzyskanych przez Scanię DE . . . . .	69
2)	W przedmiocie zasięgu geograficznego informacji dostarczonych przez Scanię DE . . . . .	72
f)	W przedmiocie zarzutu siódmego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez to, że Komisja uznała, iż stwierdzone zachowanie stanowiło jednolite i ciągłe naruszenie, i że skarżące ponoszą odpowiedzialność w tym względzie . . . . .	76
1)	W przedmiocie istnienia w niniejszej sprawie jednolitego i ciągłego naruszenia. . . . .	77
i)	Uwagi wstępne . . . . .	77
ii)	Zaskarżona decyzja . . . . .	77
iii)	Ocena . . . . .	79

– W przedmiocie całościowej oceny trzech szczebli kontaktów . . . . .	80
– W przedmiocie charakteru informacji wymienianych w ramach trzech szczebli kontaktów . . . . .	82
– W przedmiocie ciągłego charakteru naruszenia . . . . .	83
2) W przedmiocie możliwości przypisania Scanii jednolitego i ciągłego naruszenia	85
4. W przedmiocie zarzutu ósmego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG oraz art. 25 rozporządzenia nr 1/2003 przez to, że nałożyła grzywnę za zachowanie podlegające przedawnieniu, a w każdym razie nie uwzględniając faktu, że zachowanie to nie miało charakteru ciągłego . . . . .	86
5. W przedmiocie zarzutu dziewiątego, dotyczącego naruszenia zasady proporcjonalności i zasady równego traktowania w odniesieniu do kwoty grzywny, a w każdym razie konieczności obniżenia kwoty grzywny na podstawie art. 261 TFUE i art. 31 rozporządzenia nr 1/2003 . . . . .	89
a) W przedmiocie naruszenia zasady proporcjonalności . . . . .	90
b) W przedmiocie naruszenia zasady równości traktowania . . . . .	91
c) W przedmiocie kwoty grzywny . . . . .	94
IV. W przedmiocie kosztów . . . . .	94