

**Resumen de la Decisión de la Comisión**  
**de 27 de septiembre de 2017**  
**relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión**  
**Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE**

**(Asunto AT.39824 - camiones)**

[notificado con el número C(2017) 6467]

**(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

(2020/C 216/07)

El 27 de septiembre de 2017, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE. De acuerdo con las disposiciones del artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo <sup>(1)</sup>, la Comisión publica a continuación los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas para que no se revelen sus secretos comerciales.

## 1. INTRODUCCIÓN

- (1) La Decisión se refiere a una infracción única y continuada del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE.
- (2) Los destinatarios de la Decisión son las siguientes entidades: Scania AB (publ), Scania CV AB (publ) y Scania Deutschland GmbH (conjuntamente denominadas «Scania» o «los destinatarios»).

## 2. DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO

### 2.1. Procedimiento

- (3) A raíz de una solicitud de dispensa del pago de multas presentada el 20 de septiembre de 2010 por un fabricante de camiones que no es destinatario de la Decisión, la Comisión llevó a cabo inspecciones en las sedes de diversos fabricantes de camiones entre el 18 y el 21 de enero de 2011.
- (4) El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó un procedimiento de conformidad con el artículo 11, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1/2003 contra Scania y otros fabricantes de camiones («las partes»). La Comisión adoptó un pliego de cargos, que notificó a las partes.
- (5) Tras la adopción del pliego de cargos, las partes se dirigieron a la Comisión de manera informal y solicitaron que se tramitara el asunto con arreglo al procedimiento de transacción. La Comisión decidió iniciar un procedimiento de transacción después de que cada una de las partes confirmara su voluntad de entablar conversaciones con vistas a una transacción. Posteriormente, todas las partes excepto Scania («las partes de la transacción») enviaron a la Comisión su solicitud formal de transacción con arreglo al artículo 10 bis, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 773/2004 <sup>(2)</sup>. El 19 de julio de 2016, la Comisión adoptó una Decisión con arreglo al artículo 7 y al artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1/2003, cuyos destinatarios eran las partes de la transacción, en la que las declaraba responsables de su respectiva conducta en el presente asunto.
- (6) Habida cuenta de que Scania optó por no presentar una propuesta de transacción, la Comisión prosiguió la investigación sobre el comportamiento de Scania según el procedimiento ordinario.
- (7) El Comité Consultivo sobre Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes emitió un dictamen favorable el 25 de septiembre de 2017 y la Comisión adoptó la Decisión contra Scania el 27 de septiembre de 2017.

### 2.2. Destinatarios y duración

- (8) Los destinatarios de la Decisión han participado en una colusión y/o han tenido responsabilidad en ella, infringiendo, por tanto, el artículo 101 del Tratado, durante el periodo indicado a continuación.

<sup>(1)</sup> DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n.º 411/2004 (DO L 68 de 6.3.2004, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE (DO L 123 de 27.4.2004, p. 18).

Entidad	Duración
Scania AB (publ), Scania CV AB (publ), Scania Deutschland GmbH <sup>(3)</sup> .	17 de enero de 1997 – 18 de enero de 2011

### 2.3. Resumen de la infracción

- (9) Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (en lo sucesivo, «camiones medios») y los camiones de más de 16 toneladas («camiones pesados»), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras (en lo sucesivo, los camiones medios y pesados se denominan conjuntamente «camiones») <sup>(4)</sup>. El asunto no se refiere al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio.
- (10) La infracción consistió en acuerdos colusorios sobre los precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones en el EEE; y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6 para los camiones medios y pesados. Las sedes centrales de los destinatarios participaron directamente en la discusión sobre los precios, los incrementos de precios y la introducción de nuevas normas de emisiones hasta 2004. Al menos desde agosto de 2002 se mantuvieron conversaciones a través de filiales alemanas que, en diversos grados, informaron a sus centrales. Estas conversaciones tuvieron lugar tanto a nivel multilateral como bilateral.
- (11) Estos acuerdos colusorios incluyeron acuerdos o prácticas concertadas sobre los precios y los aumentos de precios brutos con el fin de armonizar los precios brutos en el EEE y el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigidas por las normas EURO 3 a 6.
- (12) La infracción abarcó la totalidad del EEE y duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.

### 2.4. Medidas correctoras

- (13) La Decisión aplica las Directrices para el cálculo de multas de 2006 <sup>(5)</sup>.

#### 2.4.1. Importe de base de la multa

- (14) Para fijar las multas, la Comisión tuvo en cuenta las ventas realizadas por Scania de camiones pesados [tal como se definen en el apartado (9)] en el EEE durante el año anterior al final de la infracción; el hecho de que la coordinación de precios es una de las restricciones de competencia más graves; la duración de la infracción; la elevada cuota de mercado de las partes en el mercado europeo de camiones medios y pesados; el hecho de que la infracción abarcara todo el EEE y un importe adicional para disuadir a las empresas de participar en prácticas de coordinación de precios.

#### 2.4.2. Ajustes del importe de base

- (15) La Comisión no aplicó ninguna circunstancia agravante o atenuante.

## 3. CONCLUSIÓN

- (16) De conformidad con el artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1/2003, se impusieron las siguientes multas.

880 523 000 EUR	conjunta y solidariamente a Scania AB (publ) y Scania CV AB (publ), de los cuales
	Scania Deutschland GmbH se considera conjunta y solidariamente responsable del importe de 440 003 282 EUR.

<sup>(3)</sup> Scania Deutschland GmbH participó en una colusión y tuvo responsabilidad en ella únicamente desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011.

<sup>(4)</sup> Con exclusión de los camiones para uso militar.

<sup>(5)</sup> Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1/2003 (DO C 210 de 1.9.2006, p. 2).