



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DE LA ABOGADA GENERAL
SRA. LAILA MEDINA
presentadas el 24 de febrero de 2022¹

Asunto C-588/20

Landkreis Northeim

contra

Daimler AG,

partes coadyuvantes:

Iveco Magirus AG,

Traton SE, anteriormente MAN SE,

MAN Truck & Bus AG,

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania)]

«Procedimiento prejudicial — Competencia — Demanda de indemnización de los perjuicios causados por una práctica declarada contraria al artículo 101 TFUE — Acuerdos, decisiones y prácticas concertadas — Decisión de la Comisión por la que se constata la existencia de una infracción — Procedimiento de transacción — Productos afectados por la infracción — Camiones — Vehículos especiales — Camiones de recogida de residuos»

1. La presente petición de decisión prejudicial del Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania) se refiere a la interpretación de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016 — C(2016) 4673 final — relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (asunto AT.39824 — Camiones) (en lo sucesivo, «Decisión»)². En ella, la Comisión impuso la multa más elevada por prácticas colusorias hasta la fecha: 2 930 millones de euros (y, en total, 3 810 millones de euros)³ a los fabricantes de camiones por concertar un incremento artificial de los precios de los camiones y por repercutir los costes del cumplimiento de una normativa de emisiones más estricta durante un período de catorce años. La petición de decisión prejudicial se ha planteado en el marco de una acción de tipo «follow on» entre el Landkreis Northeim (distrito de Northeim, Alemania) y Daimler AG (en lo sucesivo, «Daimler»). El distrito de Northeim exige a Daimler la reparación del perjuicio ocasio-

¹ Lengua original: inglés.

² DO 2017, C 108, p. 6. Hay disponible un resumen de la Decisión en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0406%2801%29>.

³ La Comisión impuso el primer importe a las empresas que optaron por la transacción. Posteriormente, impuso una multa de 880 523 000 euros a Scania, que había rehusado la transacción. MAN obtuvo plena inmunidad por haber revelado la existencia de la práctica colusoria, con lo que eludió una multa de aproximadamente 1 200 millones de euros.

nado por una práctica prohibida en virtud del artículo 101 TFUE, apartado 1, y del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo, «Acuerdo EEE») en relación con los camiones de recogida de residuos que aquel compró de Daimler.

2. El órgano jurisdiccional remitente pretende que se aclare, en esencia, si la Decisión se ha de interpretar en el sentido de que los vehículos especiales y, en particular, los camiones de recogida de residuos están comprendidos en el concepto de «productos afectados por la infracción» a los efectos de la Decisión.

I. Hechos que dieron lugar al litigio principal y cuestión prejudicial

3. En los años 2006 y 2007, el distrito de Northeim (organismo de Derecho público) adquirió a Daimler dos camiones de recogida de residuos domésticos al precio de 146 740,00 euros y de 146 586,58 euros, respectivamente, tras convocar sendas licitaciones.

4. El 19 de julio de 2016, en el marco de un procedimiento de transacción, la Comisión Europea adoptó la Decisión.

5. En ella, la Comisión declaró que diversos fabricantes internacionales de camiones, entre ellos Daimler, MAN e Iveco Magirus, habían infringido el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE. La infracción consistió en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos en el Espacio Económico Europeo (EEE) de camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (en lo sucesivo, «camiones medios») y los camiones de más de 16 toneladas (en lo sucesivo, «camiones pesados»), así como en la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de dichos camiones exigida por las normas EURO 3 a 6. La infracción abarcó la totalidad del EEE y duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011 (en lo sucesivo, «práctica colusoria» o «cártel»).

6. Tras la adopción de la Decisión, el distrito de Northeim presentó una demanda de daños y perjuicios contra Daimler ante el Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover), reclamando la reparación del perjuicio económico sufrido a causa de las prácticas contrarias a la competencia en que había participado Daimler. En relación con dicha empresa, la demanda constituía una acción de tipo «follow on» (demanda de daños y perjuicios presentada ante un órgano jurisdiccional nacional tras una decisión definitiva de la Comisión en que se aprecia una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE).

7. El distrito de Northeim considera que los camiones de recogida de residuos que compró a Daimler están comprendidos en el concepto de «camión» utilizado en la Decisión. A este respecto, se basa en el propio tenor de la Decisión, que no excluye expresamente los vehículos especiales.⁴

8. Por su parte, Daimler alega ante el órgano jurisdiccional remitente que dichos camiones de recogida de residuos no están incluidos en la Decisión, al tratarse de vehículos especiales. Para ello se basa en que, antes de la Decisión, en una solicitud de información de 30 de junio de 2015 dirigida a Daimler (en lo sucesivo, «solicitud de información de 2015»), la Comisión precisó el alcance de la investigación y le comunicó que el concepto de camión no comprendía los

⁴ Solo se excluyen expresamente los camiones para uso militar.

camiones de segunda mano, los vehículos especiales (por ejemplo, vehículos militares, vehículos de bomberos), las superestructuras revendidas (denominadas «add-ons»), las prestaciones de posventa, así como los otros servicios y las prestaciones de garantía.

9. Así pues, teniendo en cuenta la exigencia del artículo 16, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1/2003,⁵ con arreglo al cual, cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos 101 TFUE o 102 TFUE que ya hayan sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de qué productos son objeto de la práctica colusoria de que se trata en el procedimiento principal. En concreto, dado que, en el ámbito nacional, hay divergencias en la jurisprudencia relativa a la cuestión de si el concepto de «camión» a los efectos de la Decisión comprende los vehículos especiales, el órgano jurisdiccional remitente desea saber si los camiones de recogida de residuos están excluidos de los productos afectados por dicha práctica.

10. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente observa, con carácter preliminar, que, en el considerando 5 de la Decisión, la Comisión declaró, en primer lugar, que «los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (“camiones medios”) y los camiones de más de 16 toneladas (“camiones pesados”), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras», y, en segundo lugar, que «los camiones para uso militar» estaban excluidos del ámbito de aplicación de la Decisión.

11. En tales circunstancias, el órgano jurisdiccional remitente considera, por una parte, que la redacción utilizada por la Comisión para describir los productos afectados por la infracción podría entenderse en el sentido de que, en principio, solo comprende los camiones «normales», con exclusión de los vehículos para uso militar, y que los vehículos especiales, a falta de mención expresa, incluidos los camiones de recogida de residuos, están excluidos del concepto de «camión» utilizado por la Comisión, ya que están comprendidos en el concepto de «otro bien».⁶

12. Por otra parte, según dicho órgano jurisdiccional, la misma redacción también podría interpretarse en el sentido de que el concepto de «camión» se refiere a todo tipo de camiones, es decir, también todo tipo de vehículos especiales, con exclusión de los vehículos militares.

13. Además, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas en cuanto al efecto de la solicitud de información de 2015 en la determinación de los productos afectados por la infracción. En particular, precisa que se aclare si el hecho de que la Comisión declarase que, a los efectos de dicha solicitud, el concepto de «camión» no incluía los camiones de segunda mano ni los vehículos especiales (en particular, los vehículos militares y de bomberos) da a entender que la anterior es tan solo una enumeración ilustrativa, pero no exhaustiva, de los vehículos especiales.

14. Por último, el órgano jurisdiccional remitente señala que la Decisión se adoptó por un procedimiento de transacción que fue iniciado por la Comisión tras las peticiones que le formularon los intervinientes en dicho procedimiento. A este respecto, alberga dudas en cuanto a las consecuencias de que el alcance de la conducta contraria a la competencia se determinase en un procedimiento de transacción.

⁵ Reglamento del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos [101 TFUE y 102 TFUE] (DO 2003, L 1, p. 1).

⁶ El considerando 5 de la Decisión dispone lo siguiente: «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 vendido por los destinatarios de esta Decisión» (el subrayado es mío).

15. En estas circunstancias, el Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse la Decisión de la [Comisión] de 19 de julio de 2016 — C(2016) 4673 final — relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (asunto AT.39824 — Camiones) en el sentido de que las constataciones realizadas en dicha Decisión de la Comisión también comprenden los vehículos especiales, en particular los camiones de recogida de residuos?»

16. Han presentado observaciones escritas el distrito de Northeim, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG (en lo sucesivo, «Schönackers»), Daimler, Traton SE (anteriormente, «MAN»), Iveco Magirus, el Gobierno austriaco y la Comisión Europea. Todos estos intervinientes (salvo el Gobierno austriaco) tuvieron también oportunidad de formular observaciones orales en una vista ante el Tribunal de Justicia.

II. Análisis

A. Exposición sucinta de las alegaciones de las partes

17. El distrito de Northeim alega, en primer lugar, que la petición de decisión prejudicial es inadmisibles, ya que Daimler no hizo uso en tiempo oportuno de su derecho a recurrir la Decisión ante el Tribunal General, por lo que ya no le cabe cuestionar la legalidad de tal Decisión iniciando procedimientos ante los órganos jurisdiccionales nacionales contra las medidas nacionales de ejecución de la Decisión. Sostiene que estos órganos jurisdiccionales están vinculados por la validez de los actos de la Unión, de modo que ya no es posible plantear una petición de decisión prejudicial relativa a la validez de la Decisión.

18. Schönackers, que interviene en apoyo de las pretensiones del distrito de Northeim, afirma que no parece que el órgano jurisdiccional remitente considere necesaria la respuesta a la cuestión prejudicial para resolver el litigio principal.

19. Con carácter subsidiario, el distrito de Northeim y Schönackers aducen, en esencia, que la solicitud de información de la Comisión carece de relevancia para la interpretación de la Decisión.

20. En segundo lugar, el distrito de Northeim y Schönackers consideran que ningún elemento de la Decisión permite concluir que los camiones de recogida de residuos estén excluidos de su ámbito de aplicación.

21. Además, a juicio del distrito de Northeim, tanto los camiones como los vehículos especiales están comprendidos en la categoría N a efectos del Reglamento (UE) 2018/858.⁷ En apoyo de este argumento, añade que el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/631⁸ y el del Reglamento (UE) 2018/956⁹ comprenden, en general, los vehículos comerciales de la categoría N.

22. A continuación, el distrito de Northeim alega que, según se desprende del artículo 4 de la Directiva 2006/126/CE,¹⁰ la clasificación de los vehículos en categorías se basa exclusivamente en el peso de los vehículos, el número de personas que pueden transportar y la edad mínima a partir de la cual se puede autorizar a una persona a conducirlos.

23. Además, en opinión del distrito de Northeim, que los camiones de recogida de residuos están comprendidos en la categoría de «camiones» queda demostrado, en particular, por la relación de los vehículos de motor y sus remolques elaborada por la Kraftfahrt-Bundesamt (Agencia Federal de Transporte Motorizado, Alemania). En ella, los vehículos de recogida de residuos se clasifican en la categoría de «camión de residuos domésticos».

24. Daimler, respaldada por MAN e Iveco Magirus, alega que los vehículos especiales no son camiones a los efectos de la Decisión.

25. Dichas empresas aducen esencialmente, en primer lugar, que en el lenguaje cotidiano se diferencia entre camiones y vehículos especiales, designándose como «camiones» los vehículos concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, mientras que los «vehículos especiales» son los fabricados y equipados para fines particulares. En segundo lugar, Daimler, MAN e Iveco Magirus observan que el concepto de «camión» está definido y se utiliza en diversos actos legislativos del Derecho derivado de la Unión. En su opinión, la definición que aporta el Derecho de la Unión constituye la base de las constataciones de la Decisión. En tercer lugar, consideran, en esencia que, en su conjunto, la redacción de la Decisión no respalda la conclusión de que estén comprendidos en ella los vehículos especiales. En cuarto lugar, según Daimler, MAN e Iveco Magirus, los camiones de recogida de residuos de que se trata en el procedimiento principal, a causa de su fin específico, su equipamiento y sus características especiales, no están destinados al transporte de mercancías, sino a su utilización en la gestión de residuos, por lo que no están comprendidos en la Decisión. En quinto lugar, Iveco Magirus alega que no está claro (y mucho menos resulta evidente) para los destinatarios de la Decisión que, en una demanda de daños y perjuicios, un órgano jurisdiccional nacional pueda considerar que la Decisión también comprende los vehículos especiales. En sexto lugar, Iveco Magirus alega, en esencia, que el principio de tutela judicial efectiva consagrado en el artículo 47, párrafo primero, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea exige que, en caso de duda en cuanto al ámbito de aplicación material de la Decisión, esta se interprete restrictivamente, de modo que los vehículos especiales no se consideren camiones a los efectos de la Decisión.

⁷ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO 2018, L 151, p. 1).

⁸ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO 2019, L 111, p. 13).

⁹ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO 2018, L 173, p. 1).

¹⁰ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO 2006, L 403, p. 18).

26. El Gobierno austriaco y la Comisión alegan, en esencia, que los camiones de recogida de residuos figuran entre los productos afectados por el cártel y comprendidos en la Decisión.

B. Apreciación

1. Admisibilidad

27. El distrito de Northeim, demandante en el procedimiento principal, y Schönackers alegan en esencia que la petición de decisión prejudicial y la cuestión prejudicial planteada son inadmisibles.

28. En mi opinión, estos argumentos deben ser rechazados.

29. De acuerdo con reiterada jurisprudencia, cuando las cuestiones planteadas se refieran a la interpretación del Derecho de la Unión (como aquí sucede), el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse.¹¹

30. En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente conoce de una demanda de indemnización de daños y perjuicios de tipo «follow on» presentada a raíz de una decisión de la Comisión. En dicha decisión, la Comisión declaró que diversas empresas, entre ellas Daimler, MAN e Iveco Magirus, habían participado en un cártel de camiones infringiendo el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE.¹²

31. En la resolución de remisión, el órgano jurisdiccional remitente explica que el demandante en el procedimiento principal (el distrito de Northeim), que adquirió dos camiones de recogida de residuos, considera que estos figuran entre los productos afectados por la infracción. Por el contrario, Daimler alega ante el órgano jurisdiccional remitente que dichos camiones son vehículos especiales, de modo que no están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Decisión.

32. Es evidente que el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas en cuanto al ámbito de aplicación material de la Decisión y no puede decidir en el procedimiento principal si esos dos camiones de recogida de residuos están o no comprendidos por la Decisión.

33. En consecuencia, la interpretación del ámbito de aplicación de la Decisión que solicita el órgano jurisdiccional remitente es necesaria para que este pueda determinar la fundamentación de la demanda de daños y perjuicios.

34. Respecto a la alegación del distrito de Northeim mencionada en el punto 17 de las presentes conclusiones, baste decir que de la resolución de remisión se desprende que Daimler es uno de los demandados en el procedimiento principal, en el que se dirime una acción indemnizatoria ejercitada por el distrito de Northeim como acción de tipo «follow on» a raíz de la Decisión, y Daimler no rebate la validez de la Decisión ante el órgano jurisdiccional remitente.

¹¹ Sentencia de 4 de diciembre de 2018, *Minister for Justice and Equality y Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979)*, apartado 26 y jurisprudencia citada.

¹² Véase el punto 5 de las presentes conclusiones.

35. Además, a diferencia de lo que sucede con las decisiones de la Comisión en que esta ordena recuperar ayudas estatales incompatibles con el mercado interior, una decisión de la Comisión en que se constata la existencia de una práctica colusoria (como la aquí tratada) no entraña la necesidad de medida nacional alguna de ejecución.

36. Por lo tanto, de lo único de lo que se trata en el presente asunto es de la *interpretación* de la Decisión.

37. Por último, ya se ha pedido al Tribunal de Justicia que interprete decisiones de la Comisión en materia de competencia, pues estas son actos de una institución de la Unión a efectos del artículo 267 TFUE.¹³

2. Sobre el fondo

a) Introducción

38. Antes que nada, como ya han declarado los órganos jurisdiccionales de la Unión, «en el marco del artículo 101 TFUE, apartado 1, no es exigible una definición previa del mercado pertinente cuando el acuerdo controvertido tiene en sí mismo un objeto anticompetitivo, es decir, cuando la Comisión ha podido concluir válidamente, sin previa delimitación del mercado, que el acuerdo en cuestión falseaba la competencia y podía afectar de forma sensible al comercio entre los Estados miembros. En particular, se trata de las restricciones más graves, expresamente prohibidas por el artículo 101 TFUE, apartado 1, letras a) a e)». ¹⁴ Considero que esta afirmación es cierta, cuando menos, en relación con un cártel como el que es objeto del procedimiento principal.

39. En el presente asunto no se discute que la práctica colusoria mostraba todas las características de un acuerdo o práctica concertada en el sentido del artículo 101 TFUE, apartado 1, y del artículo 53, apartado 1, del Acuerdo EEE, que tenía por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia respecto de los camiones en el interior del EEE.¹⁵

40. Por otro lado, los órganos jurisdiccionales de la Unión han precisado que «el mercado que es objeto de una decisión de la Comisión por la que se declara una infracción del artículo 101 TFUE se determina mediante los acuerdos y las actividades de la práctica colusoria». ¹⁶

41. En efecto, de la jurisprudencia de la Unión se deduce que «la Comisión no [elige] arbitrariamente el mercado afectado, sino que los miembros del cártel [...] concentraron voluntariamente sus acciones anticompetitivas en [los productos afectados]». ¹⁷

¹³ Véanse las sentencias de 20 de mayo de 2010, *Todaro Nunziatina & C.* (C-138/09, EU:C:2010:291), y de 13 de junio de 2019, *Copebi* (C-505/18, EU:C:2019:500).

¹⁴ Sentencia de 28 de junio de 2016, *Portugal Telecom/Comisión* (T-208/13, EU:T:2016:368), apartado 176 y jurisprudencia citada (no recurrida).

¹⁵ Véase la Decisión, considerando 69. La Decisión no fue recurrida y tiene fuerza de cosa juzgada.

¹⁶ Sentencia de 27 de febrero de 2014, *InnoLux/Comisión* (T-91/11, EU:T:2014:92), apartado 131 y jurisprudencia citada (el recurso de casación ante el Tribunal de Justicia fue desestimado).

¹⁷ Sentencia de 15 de junio de 2005, *Tokai Carbon y otros/Comisión* (T-71/03, T-74/03, T-87/03 y T-91/03, no publicada, EU:T:2005:220), apartado 90 (el recurso de casación ante el Tribunal de Justicia fue desestimado).

42. Habida cuenta de las consideraciones que anteceden y de la naturaleza del procedimiento prejudicial, no le corresponde al Tribunal de Justicia definir el mercado de productos afectado en el presente asunto, y tampoco ha de ser él quien compruebe si la Comisión ha definido dicho mercado.

43. Lo que se pide al Tribunal de Justicia en el presente asunto es que valore el ámbito de aplicación de la Decisión, es decir, que establezca cuáles son los productos «afectados por la infracción» constatada por la Comisión en la Decisión. En particular, debe examinar si de la Decisión se deduce que los vehículos especiales y, en especial, los camiones de recogida de residuos figuran entre los productos afectados por la infracción.

44. Con carácter preliminar procede señalar que carecen de pertinencia las distintas definiciones de «camión» y «vehículo especial» que, contenidas en diversos actos de Derecho derivado de la Unión (como la Directiva 97/27/CE),¹⁸ han sido aludidas por las partes, puesto que la Comisión no se acogió a ninguno de dichos actos o definiciones en la Decisión, y esta contiene su propia definición de los productos afectados por la infracción, que es la pertinente en la determinación del presente asunto. Por lo tanto, el Tribunal de Justicia debe basar su razonamiento únicamente en las definiciones específicas y el tenor literal de la propia Decisión.

b) Ámbito de aplicación de la Decisión

45. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, «para interpretar una disposición de Derecho [de la Unión], procede tener en cuenta no solo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte».¹⁹

46. Sin embargo, el Tribunal de Justicia no puede interpretar dicha disposición en contra de su tenor literal claro y preciso.²⁰

1) Tenor literal de la Decisión

47. En primer lugar, ha quedado acreditado que el concepto de «camión» utilizado en la Decisión se corresponde con el del pliego de cargos, con la única diferencia de que en la Decisión la Comisión excluyó expresamente los camiones para uso militar (de no haber sido así, las empresas probablemente habrían recurrido la Decisión sobre esta base).

48. El artículo 1 de la Decisión establece: «Al concertar los precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones medios y pesados en el EEE, y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de los camiones medios y pesados exigida por las normas EURO 3 a 6, las siguientes empresas infringieron el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE durante los períodos que se indican: [...] c) Daimler AG, entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011» (en lo sucesivo, «infracción»).

49. El artículo 1 se ha de entender en relación con el considerando 5 de la Decisión.

¹⁸ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 1997, relativa a las masas y dimensiones de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE (DO 1997, L 233, p. 31).

¹⁹ Véase la sentencia de 7 de junio de 2005, VEMW y otros (C-17/03, EU:C:2005:362), apartado 41 y jurisprudencia citada.

²⁰ Véase, en este sentido, la sentencia de 15 de julio de 2010, Comisión/Reino Unido (C-582/08, EU:C:2010:429), apartado 51 y jurisprudencia citada.

50. El considerando 5 es del siguiente tenor: «Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (“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”). [La nota 5 dice lo siguiente: «Con exclusión de los camiones para uso militar.»] 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.»

51. La redacción de la Decisión deja patente que esta comprende la venta de *todos* los camiones medios y pesados, tanto camiones rígidos como cabezas tractoras.²¹

52. Con arreglo al tenor literal de la Decisión, *solo los camiones para uso militar* están expresamente excluidos. Además de estos, la Decisión no comprende el servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio²² vendido por los destinatarios de la Decisión.

53. Por lo que se refiere a los vehículos especiales, dado que la Decisión solo excluye de su ámbito de aplicación los camiones para uso militar, se ha de considerar que están comprendidos en ella todos los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas y los camiones de más de 16 toneladas, incluidos los vehículos especiales (con la única excepción de los camiones para uso militar).

54. Si la Comisión hubiese querido excluir del ámbito de aplicación de la Decisión otros tipos de camiones, como los de recogida de residuos, los habría mencionado expresamente.

55. A mi parecer, esta es la única lectura de la Decisión que respeta los principios de claridad y seguridad jurídicas, dos principios que van de la mano.

56. En primer lugar, el principio de claridad jurídica exige que los actos de las instituciones de la Unión (como las decisiones de la Comisión en materia de competencia) sean claros e inequívocos.

57. En segundo lugar, el principio general de seguridad jurídica, que constituye un principio fundamental del Derecho de la Unión, exige, particularmente, que «una normativa sea clara y precisa, con el fin de que los justiciables puedan conocer sin ambigüedad sus derechos y obligaciones y adoptar las medidas oportunas».²³

58. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado ya que la exigencia de seguridad jurídica se impone con especial rigor cuando se trata de una normativa de la Unión que pueda implicar consecuencias financieras, a fin de permitir que los interesados conozcan con exactitud el alcance de las obligaciones que se les imponen.²⁴

59. Además, esta lectura de la Decisión resulta obligada también habida cuenta de que las exclusiones (como la que hace la Decisión respecto a los camiones para uso militar) deben interpretarse restrictivamente.

²¹ Véanse también, en relación con la misma Decisión de la Comisión, las sentencias de 29 de julio de 2019, Tibor-Trans (C-451/18, EU:C:2019:635), apartado 8, y de 6 de octubre de 2021, Sumal (C-882/19, EU:C:2021:800). Véanse también las conclusiones del Abogado General Rantos en el asunto pendiente Volvo y DAF Trucks (C-267/20, EU:C:2021:884).

²² Tal como explicó la Comisión en la vista, con la expresión «ningún otro bien ni servicio» simplemente se hace referencia a todo lo que no sea un camión. En efecto, algunas de las empresas afectadas, como Renault, producen un gran número de vehículos de pasajeros, y estos obviamente debían quedar excluidos del ámbito de aplicación de la Decisión.

²³ Sentencia de 3 de junio de 2008, Intertanko y otros (C-308/06, EU:C:2008:312), apartado 69.

²⁴ Véase la sentencia de 8 de marzo de 2017, Euro Park Service (C-14/16, EU:C:2017:177), apartado 38.

60. Al igual que el distrito de Northeim, yo entiendo que la decisión de insertar una nota relativa a los camiones para uso militar inmediatamente después de la descripción de los camiones comprendidos por la Decisión, en su considerando 5, demuestra de manera inequívoca que la Comisión había tenido en cuenta que los vehículos especiales figuraban entre los productos comprendidos en la Decisión y que no se podían incluir, por ejemplo, entre «otros bienes vendidos por los miembros del cártel».

61. Además, de una comparación sistemática con otros pasajes de la Decisión se deduce que esta también comprende los vehículos especiales (salvo los camiones para uso militar).

62. Estoy de acuerdo con la Comisión en que resulta pertinente recordar que la práctica colusoria en la que participó Daimler incluía acuerdos contrarios a la competencia en relación con listas de precios brutos respecto a los distintos componentes y configuradores de los camiones, que constituían la base misma de un gran número de configuraciones individuales de vehículos. Así se observó también en la sentencia KZR 35/19 del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania).²⁵ Dado que cada camión estaba adaptado a las necesidades del cliente, la conducta contraria a la competencia estaba relacionada precisamente con los distintos elementos y componentes de los camiones.

63. Ningún elemento de los autos que obran ante el Tribunal de Justicia y, en particular, de la Decisión, sugiere que, a diferencia de otros camiones, los camiones de recogida de residuos no se vieran afectados por la práctica colusoria.

64. El hecho de que un camión de recogida de residuos pueda incluir componentes distintos de los que poseen los camiones destinados a un uso diferente no significa que deje de ser un camión y, menos aún, que no sea un camión comprendido en la Decisión. En cambio, mucho más convincentes resultan los argumentos del Gobierno austriaco y la Comisión en el sentido de que la mayoría de las características y componentes de los camiones de recogida de residuos son, en principio, idénticos a los de otros tipos de camiones.

65. A este respecto, el mecanismo de la práctica colusoria controvertida descrita por la Comisión en los considerandos 27 y 28 («Métodos de fijación de precios y listas de precios brutos») y 46 a 60 («Descripción de la conducta») de la Decisión no permite concluir que los vehículos especiales estén excluidos de los productos afectados por la infracción.

66. Del considerando 28 de la Decisión se desprende que las *listas de precios brutos* que utilizaban las empresas implicadas incluían los precios de *todos los modelos* de camiones medios y pesados y *todas las opciones* (de equipos especiales) *montadas de fábrica* que ofrecía cada fabricante. Además, del considerando 46 de la Decisión se desprende que las empresas implicadas intercambiaron listas de precios brutos y *configuraciones informatizadas de camiones* que contenían *todos los modelos y opciones*, lo que les permitía calcular los precios brutos de *cualquier modalidad de camión*. A continuación, el considerando 48 de la Decisión da a entender explícitamente que el intercambio de configuradores de camión facilitaba la comparación de las propias ofertas con las de los competidores, y a partir de dichos configuradores podían saber qué extras serían compatibles con qué camiones y qué opciones formarían parte del equipamiento de serie o serían un extra. Por último, del considerando 56 de la Decisión se deduce que la información intercambiada entre las empresas en contra del

²⁵ Me ocupo de esta sentencia en el punto 69 de las presentes conclusiones.

artículo 101 TFUE se refería, bien a los modelos básicos de camión, o bien a los camiones y sus versiones disponibles (lo cual con frecuencia se indicaba por separado en los cuadros intercambiados entre las empresas).²⁶

67. De la documentación que obra en poder del Tribunal de Justicia y, en particular, de la Decisión, se deduce que las listas de precios brutos y los configuradores se referían a piezas y componentes utilizados también en vehículos especiales (como los camiones de recogida de residuos).

68. En consecuencia, la práctica colusoria también afectaba a los extras opcionales y a las opciones de configuración, por lo que estaban comprendidas en la Decisión.

69. Por todo ello, estoy de acuerdo con el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal), que ya ha tenido ocasión de pronunciarse sobre la misma cuestión de que se trata en el presente asunto,²⁷ en que la Decisión no contiene ningún elemento que permita concluir que los «vehículos especiales» no figuran entre los productos afectados por la infracción. Por el contrario, de los considerandos 28 y 46 a 48 de la Decisión se desprende que la infracción objeto de litigio afectaba a todos los equipamientos y modelos, especiales y estándar, y a todas las opciones montadas de fábrica que ofrecía cada fabricante.

70. En el apartado 34 de dicha sentencia, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) declaró, en esencia, que el tribunal de apelación no había incurrido en error de Derecho al resolver que también existía una relación de causalidad, de la que se derivaba una responsabilidad por daños y perjuicios, en la adquisición de una hormigonera, dos volquetes y un camión de plataforma. Asimismo, consideró que el tribunal de apelación había acertado al no deducir de la Decisión que los acuerdos colusorios no comprendiesen dichos camiones. Recordó que, según la Decisión, que es vinculante para los órganos jurisdiccionales nacionales, los camiones entre 6 y 16 toneladas de peso y los de más de 16 toneladas, tanto cabezas tractoras como camiones rígidos, están comprendidos en su ámbito de aplicación. Llegó a la conclusión de que solo estaban excluidos los camiones para uso militar, el servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano y otros bienes y servicios vendidos por las empresas implicadas.

71. En el apartado 35 de dicha sentencia, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) resolvió además que en el recurso de casación no se formulaban alegaciones ni se aportaban hechos que respaldasen el argumento de que los tres tipos de camiones antes mencionados, sin las superestructuras características de los volquetes o las hormigoneras, fuesen diferentes de los modelos básicos o de los «tipos de referencia» a los que se referían la empresa demandada y los coadyuvantes y que, en cualquier caso, eran el objeto de los acuerdos sobre listas de precios y, precisamente, constituían la base de un gran número de configuraciones individuales de vehículos. Por consiguiente, declaró también que carecían de pertinencia las alegaciones de las empresas basadas en la solicitud de información de 2015.

²⁶ El considerando 56 es del siguiente tenor: «Las reuniones celebradas a escala de Alemania se hicieron más formales, y con frecuencia se recogía en una hoja de cálculo información sobre los incrementos de los precios brutos que no era de dominio público, desglosada por modelo estándar de camión por cada fabricante. [...] Estos intercambios se producían varias veces al año. [...] La información sobre futuros incrementos de los precios brutos se refería tanto exclusivamente a los modelos de camión básicos como a los camiones y sus opciones disponibles (muchas veces, esto se indicaba aparte en los cuadros intercambiados), y con frecuencia no se compartían precios netos ni incrementos de los precios netos. La información sobre previsiones de incremento de los precios brutos en el ámbito de las filiales alemanas se transmitía, en mayor o menor medida, a las respectivas sedes principales».

²⁷ En los apartados 34 y 35 de su sentencia de 23 de septiembre de 2020, KZR 35/19, DE:BGH:2020:230920UKZR35.19.0.

72. Además, otros órganos jurisdiccionales alemanes ya han llegado a la misma conclusión. Han considerado que los vehículos especiales, en particular los camiones de recogida de residuos, están comprendidos en la Decisión. Se trata de órganos jurisdiccionales de primera y segunda instancia que, tras la apreciación de los hechos, han formulado argumentos similares a los que expongo en las presentes conclusiones, y han basado su conclusión, en particular, en las siguientes consideraciones: i) que, en su opinión, el tenor de la Decisión era claro y no excluía ningún vehículo especial, salvo los camiones para uso militar; ii) que el criterio establecido en la Decisión para determinar si un camión en particular está comprendido en ella se refiere a su peso; iii) que la alegación de las empresas en el sentido de que los vehículos especiales (como los camiones de bomberos, los volquetes, los camiones adaptados «a medida» o los camiones de recogida de residuos) no están comprendidos en la Decisión no halla respaldo en el tenor de esta; iv) que, aunque en la solicitud de información de 2015 se decía que esta no se refería a los vehículos especiales, en cualquier caso esta restricción no se vio reflejada en la propia Decisión; v) que, independientemente de lo alegado por las empresas, a menudo los demandantes que ejercitaban acciones de seguimiento no habían comprado realmente camiones de bomberos o volquetes, por ejemplo, a las empresas demandadas, sino un chasis al cual una tercera empresa había, en su caso, incorporado después los elementos superestructurales de extinción de incendios.²⁸

73. A mi parecer, estos argumentos de los órganos jurisdiccionales alemanes son convincentes y, *mutatis mutandis*, también son válidos para los camiones de recogida de residuos. En efecto, dado que en gran medida el chasis es idéntico para cualquiera de esos usos, y las principales diferencias afectan a la carrocería (superestructura) del camión, no es posible definir en la Decisión una subcategoría de «vehículos especiales» de forma útil y precisa.

74. Por lo tanto, puesto que la Decisión no menciona ninguna otra excepción o restricción respecto a los camiones afectados por la infracción, su claro y explícito tenor (al basarse la Decisión expresamente solo en el criterio del peso del camión) comprende todos los camiones medios y pesados, excepto los destinados a uso militar. En consecuencia, comprende los vehículos especiales y, en particular, los camiones de recogida de residuos de los que se trata en el procedimiento principal.

2) Contexto y objetivo de la normativa en que se inserta la disposición controvertida

75. Como ya he señalado en el punto 45 de las presentes conclusiones, en la interpretación de la Decisión también es necesario tener en cuenta el contexto en que se adoptó y los objetivos de la normativa de la que forma parte.

76. Estoy de acuerdo con el Gobierno austriaco en que excluir del ámbito de aplicación de la Decisión los vehículos especiales solo porque el chasis utilizado en su fabricación cuenta con un equipamiento adicional no es coherente ni con la estructura general ni con el espíritu o finalidad de la Decisión. En efecto, todos los camiones, ya se trate de camiones básicos o estén dotados de una carrocería especial, en principio se construyen sobre el mismo chasis. Los vehículos especiales

²⁸ Véanse, entre otras, las sentencias del Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania) de 6 de junio de 2019, 30 O 88/18, apartados 59 y ss. y jurisprudencia citada, http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28244; 30 O 124/18, apartados 58 y ss. y jurisprudencia citada, http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28238, y 30 O 38/17, apartados 77 y ss. y jurisprudencia citada, http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28241; la sentencia del mismo tribunal nacional de 23 de diciembre de 2019, 30 O 132/18, apartados 31 y ss. y jurisprudencia citada, y la sentencia del Oberlandesgericht Stuttgart (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania) de 4 de abril de 2019, 2 U 101/18, apartados 112 y ss. y jurisprudencia citada.

destinados a usos como la extinción de incendios, la recogida de residuos, la retirada de nieve o la limpieza de calles cuentan con un equipamiento estándar que es el chasis fabricado por las empresas implicadas.

3) Motivos por los que los camiones para uso militar están excluidos de los «productos afectados»

77. En el marco del procedimiento administrativo y de las negociaciones dirigidas a lograr una transacción, las empresas argumentaron frente a la Comisión por qué los camiones para uso militar debían excluirse del ámbito de aplicación de la Decisión, y la Comisión valoró dichos argumentos.

78. Es importante subrayar que los camiones para uso militar están especialmente equipados para su uso y, como expuso la Comisión en la vista, no fue posible determinar con certeza que sus precios se basaran en los precios brutos que intercambiaron las empresas entre sí, ni que las configuraciones también intercambiadas se incluyesen en este tipo de camiones.

79. De este modo, quedan claras las razones por las que procede excluir los camiones para uso militar (y solo estos) del ámbito de aplicación de la Decisión.

80. Asimismo, estimo oportuno señalar que en ningún momento durante todo el procedimiento administrativo ninguna de las empresas alegó que los camiones de recogida de residuos hubiesen de considerarse excluidos de la práctica colusoria.

c) Solicitar información de 2015 no es pertinente para la determinación de los «productos afectados por la infracción» en una decisión de la Comisión

81. Del artículo 18 del Reglamento n.º 1/2003, titulado «Solicitudes de información», se deduce, en particular, que, «*para la realización de las tareas que le asigna el presente Reglamento, la Comisión, mediante una decisión o una simple solicitud, podrá solicitar a las empresas [...] que le faciliten toda la información que estime necesaria. [...] Cuando envíe una simple solicitud de información a una empresa [...], la Comisión indicará la base jurídica y el objeto de la solicitud [...]*».

82. Al igual que el Gobierno austriaco y la Comisión, considero que el contenido de una solicitud de información enviada dentro de un procedimiento administrativo no puede tener por efecto limitar el ámbito de aplicación de una ulterior decisión definitiva de la Comisión, ni se puede utilizar para determinar los «productos afectados por la infracción» en una decisión de la Comisión.

83. Como ha observado el Tribunal de Justicia, «un requerimiento de información es una medida de investigación que se utiliza generalmente en una fase de instrucción que precede al pliego de cargos y solo tiene por objeto permitir que la Comisión obtenga la información y la documentación necesarias para comprobar la realidad y el alcance de una situación de hecho y de Derecho determinada». ²⁹ De los puntos anteriores de las presentes conclusiones se deduce que la finalidad de tales solicitudes no es definir ni especificar los productos afectados por la conducta contraria a la competencia, lo que se reserva al pliego de cargos y a la decisión

²⁹ Sentencia de 10 de marzo de 2016, HeidelbergCement/Comisión (C-247/14 P, EU:C:2016:149), apartado 37.

definitiva de la Comisión. Tal como expresamente declaraba la solicitud de información de 2015, esta solamente tenía por objeto determinar las ventas pertinentes a efectos del cálculo de la multa, en el ejercicio de la facultad de apreciación que al efecto asistía a la Comisión.³⁰

84. Hay una clara diferencia entre indagar los hechos con el fin de cuantificar una multa y determinar el ámbito de aplicación de una decisión de la Comisión. Dado que Daimler, Iveco Magirus, Traton y MAN tratan de difuminar esta diferencia, sus argumentos deben ser desestimados.

85. Con este tipo de solicitudes de información se pretende obtener información adicional, y en ningún caso impiden a la Comisión definir, ya sea en sentido más estricto o más amplio, el mercado afectado o, dicho de otra manera, los tipos de «productos afectados por la infracción». De hecho, es muy posible que esto resulte necesario precisamente a tenor de las respuestas de las empresas a la solicitud de información de 2015.

86. A este respecto es importante recalcar que, en primer lugar, una solicitud de información no forma parte de la decisión de la Comisión y, en segundo lugar, no constituye un acto jurídico de la Comisión (como institución de la Unión), sino que se trata de un documento procesal redactado por el equipo encargado del asunto (en la Dirección General de Competencia). Por lo tanto, carece de pertinencia en el presente procedimiento a efectos de determinar el alcance y extensión de la infracción.

87. En cambio, la Decisión se basa en todos los hechos constatados en el procedimiento administrativo, constituye la conclusión formal de dicho procedimiento y la adopta la Comisión en cuanto institución de la Unión (por medio de su Colegio de Comisarios).

88. En su artículo 1 y su considerando 5, la Decisión definió claramente los productos que fueron objeto de la conducta contraria a la competencia. La Comisión definió los productos afectados por la infracción partiendo de las pruebas de las que disponía.

89. En consecuencia, a fin de determinar cuáles son los productos afectados por la infracción, se ha de atender exclusivamente al contenido de la Decisión.

d) No haber tenido en cuenta las ventas de los vehículos especiales en el cálculo de la multa no afecta a la interpretación anterior

90. A diferencia de lo alegado por Daimler, MAN e Iveco Magirus, el hecho de que la Comisión no tuviese en cuenta las ventas de vehículos especiales en el cálculo de la multa no afecta a la interpretación que hago de la Decisión.

91. La Comisión basó su cálculo en las ventas que las empresas habían declarado en sus respuestas a la solicitud de información de 2015, y los vehículos especiales estaban excluidos de ese cálculo, pero no en su totalidad.³¹

³⁰ Véanse las sentencias de 3 de septiembre de 2009, Papierfabrik Koehler y otros/Comisión (C-322/07 P, C-327/07 P y C-338/07 P, EU:C:2009:500), apartado 112, y de 19 de diciembre de 2012, Heineken Nederland y Heineken/Comisión (C-452/11 P, no publicada, EU:C:2012:829), apartado 92.

³¹ Como expuso la Comisión en la vista, en cualquier caso, algunos vehículos especiales sí se incluyeron en el importe de las ventas, pues las partes no pudieron excluir totalmente de dichos importes las ventas de vehículos especiales. Las empresas implicadas confirmaron que esto sucedía en algunos casos debido a que dependía del método de cada empresa para obtener los datos pertinentes y a la mayor o menor dificultad que en cada caso entrañaba extraer los datos de las ventas correspondientes.

92. Como se indica en el considerando 112 de la Decisión, la Comisión aplicó el punto 37 de las Directrices para el cálculo de las multas,³² que permite apartarse del método establecido en dichas Directrices a fin de ajustar uniformemente la proporción del importe de las ventas de cada empresa a efectos de calcular el importe variable y el importe adicional de las multas. La Comisión explicó que actuó así en ejercicio de su facultad de apreciación, entre otros motivos, por razones de proporcionalidad. En consecuencia, los importes de las ventas utilizados por la Comisión fueron sustancialmente inferiores, en cualquier caso, a los volúmenes de ventas efectivamente afectados por el cártel, de forma directa o indirecta.

93. En principio, el importe de las ventas es uno de los factores a los que atiende la Comisión para calcular las multas (véanse las explicaciones de la Comisión sobre este principio en los considerandos 108 y 109 de la Decisión), junto a la duración de la infracción.³³

94. Entiendo que la Comisión actuó dentro de la facultad de apreciación que le asiste a este respecto³⁴ cuando excluyó del importe de las ventas las de los vehículos especiales. La Comisión tuvo en cuenta, uniformemente para todas las empresas implicadas (y en favor de ellas), un volumen de ventas inferior al máximo que le permitía su facultad de apreciación.

95. Por lo general, el cálculo de las multas que hace la Comisión no siempre se basa por completo en las ventas afectadas por la práctica colusoria.³⁵

e) Procedimiento de transacción no implica una interpretación diferente

96. A diferencia de lo alegado por Daimler, MAN e Iveco Magirus, el hecho de que la Decisión se adoptase en un procedimiento de transacción no afecta a la determinación del alcance de la conducta contraria a la competencia.

97. Según se desprende de la Comunicación sobre los procedimientos de transacción,³⁶ la Comisión no negocia con las empresas intervinientes en tales procedimientos la existencia o inexistencia de una infracción en materia de competencia. Antes bien, las empresas admiten su participación en el cártel contrario al artículo 101 TFUE, así como su responsabilidad al respecto. Cuando se adopta una decisión a raíz de un procedimiento de transacción, la Comisión reduce en un 10 % el importe de la multa impuesta a los destinatarios de dicha decisión.

³² 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 2006, C 210, p. 2).

³³ La Comisión también tiene en cuenta otros factores, como la naturaleza de la infracción, la cuota de mercado conjunta de todas las empresas implicadas, la extensión geográfica de la infracción y si esta se ha llegado a poner en práctica o no. Véanse los puntos 19 a 26 de las Directrices para el cálculo de las multas.

³⁴ Véase la sentencia de 28 de junio de 2005, Dansk Rørindustri y otros/Comisión (C-189/02 P, C-202/02 P y C-205/02 P a C-208/02 P, EU:C:2005:408), apartado 172.

³⁵ En primer lugar, la Comisión no está obligada a tener en cuenta las ventas efectivamente afectadas: véase la sentencia de 11 de julio de 2013, Team Relocations y otros/Comisión (C-444/11 P, no publicada, EU:C:2013:464), apartados 76 y 77. En segundo lugar, no está obligada a tener en cuenta todas las ventas afectadas: sentencias de 14 de marzo de 2013, Dole Food y Dole Germany/Comisión (T-588/08, EU:T:2013:130), apartado 620 y ss., confirmada en casación por la sentencia de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión (C-286/13 P, EU:C:2015:184), apartados 150 y ss., y de 17 de septiembre de 2014, Pilkington Group y otros/Comisión (T-72/09, no publicada, EU:T:2014:1094), apartados 209 y ss. (el recurso de casación ante el Tribunal de Justicia fue desestimado).

³⁶ Comunicación de la Comisión de sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción con vistas a la adopción de decisiones con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo en casos de cártel (DO 2008, C 167, p. 1).

f) Conclusión preliminar

98. De las anteriores consideraciones se deduce que las normas de procedimiento invocadas por las partes pretenden establecer el procedimiento que han de seguir la Comisión y los intervinientes. En general (o en el caso concreto de que se trata en el procedimiento principal), dichas normas no pueden afectar al alcance material de la infracción constatada por la Comisión en la Decisión.

g) Adquirir los camiones controvertidos «tras una licitación» no lleva a una interpretación diferente

99. La infracción constatada por la Comisión en la Decisión comprende también las adquisiciones efectuadas en el marco de la contratación pública (licitaciones), al menos cuando los adquirentes de los camiones fueran entidades de Derecho público. La conducta contraria a la competencia también se desarrolló en la preparación de las ofertas de licitación.

100. Tal como observa el Gobierno austriaco, aparte de las grandes compañías de transportes, los poderes públicos adjudicadores son los principales compradores de los camiones afectados por la infracción (en particular, los destinados a limpieza de calles, retirada de nieve, recogida de residuos, recogida de aguas residuales, obras públicas y otros servicios de mantenimiento público).

101. En la Decisión no se hace distinción alguna entre las ventas directas y las efectuadas mediante licitación. La Decisión se basa principalmente en listas de precios brutos y configuradores, y esto es así para todas las ventas, ya se trate de ventas directas o de adjudicaciones de contratación pública.

102. De las consideraciones que anteceden se deduce que la redacción de la Decisión en cuanto al alcance de la infracción y a los «productos afectados por la infracción» es clara y comprende también los vehículos especiales (excepto los camiones para uso militar), en particular los camiones de recogida de residuos, sin que ninguna de las alegaciones formuladas por las partes puede desvirtuar esta conclusión.

III. Conclusión

103. Propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a la cuestión prejudicial planteada por el Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania):

«La Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016 — C(2016) 4673 final — relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (asunto AT.39824 — Camiones) debe interpretarse en el sentido de que las constataciones realizadas en dicha Decisión también comprenden los vehículos especiales (excepto los camiones para uso militar), en particular los vehículos de recogida de residuos.»