



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 1 de agosto de 2022 *

«Procedimiento prejudicial — Competencia — Prácticas colusorias — Artículo 101 TFUE — Acciones de indemnización de los daños ocasionados por infracciones del Derecho de competencia de la Unión — Decisión de la Comisión Europea por la que se declara la existencia de una infracción — Procedimiento de transacción — Productos afectados por la infracción — Camiones especiales — Camiones de recogida de residuos»

En el asunto C-588/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania), mediante resolución de 19 de octubre de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 10 de noviembre de 2020, en el procedimiento entre

Landkreis Northeim

y

Daimler AG,

con intervención de:

Iveco Magirus AG,

Traton SE, anteriormente MAN SE, MAN Truck & Bus y MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Arabadjiev (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. P. G. Xuereb y A. Kumin, Jueces;

Abogada General: Sra. L. Medina;

Secretario: Sr. D. Dittert, jefe de unidad;

* Lengua de procedimiento: alemán.

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 17 de noviembre de 2021;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Landkreis Northeim, por los Sres. L. Maritzen y B. Rohlfig, Rechtsanwälte;
- en nombre de Daimler AG, por los Sres. U. Denzel, L. Schultze-Moderow y C. von Köckritz, Rechtsanwälte;
- en nombre de Iveco Magirus AG, por los Sres. A. Boos y M. Buntscheck y las Sras. T. Mühlbach y H. Stichweh, Rechtsanwälte;
- en nombre de Traton SE, anteriormente MAN SE, MAN Truck & Bus y MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, por los Sres. C. Jopen y D. J. Zimmer y la Sra. S. Milde, Rechtsanwälte;
- en nombre de Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG, por el Sr. A. Glöckner, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. A. Posch y las Sras. E. Samoilova y J. Schmoll, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. S. Baches Opi y M. Farley y la Sra. L. Wildpanner, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogada General, presentadas en audiencia pública el 24 de febrero de 2022,

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la Decisión de la Comisión Europea, de 19 de julio de 2016, notificada con el número 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) (DO 2017, C 108, p. 6; en lo sucesivo, «Decisión de que se trata»).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Landkreis Northeim (distrito de Northeim, Alemania) y Daimler AG, en relación con el perjuicio supuestamente ocasionado al distrito de Northeim por la infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992 (DO 1994, L 1, p. 3; en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»), constatada en la Decisión de que se trata.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento (CE) n.º 1/2003

- 3 El artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 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), titulado «Carga de la prueba», establece:

«En todos los procedimientos nacionales y [de la Unión Europea] de aplicación de los artículos [101 TFUE] y [102 TFUE], la carga de la prueba de una infracción del apartado 1 del artículo [101 TFUE] o del artículo [102 TFUE] recaerá sobre la parte o la autoridad que la alegue. La empresa o asociación de empresas que invoque el amparo de las disposiciones del apartado 3 del artículo [101 TFUE] deberá aportar la prueba de que se cumplen las condiciones previstas en dicho apartado.»

- 4 A tenor de lo dispuesto en el artículo 7 de dicho Reglamento, titulado «Constatación y cese de la infracción»:

«1. Cuando la Comisión, de oficio o previa denuncia de parte, constate la existencia de una infracción de los artículos [101 TFUE] [o 102 TFUE], podrá ordenar mediante decisión a las empresas y asociaciones de empresas involucradas que pongan fin a la infracción constatada. A tal efecto, podrá imponerles cualquier remedio estructural o de comportamiento que sea proporcionado y sea necesario para producir el cese efectivo de la misma. Los remedios estructurales solo podrán imponerse en ausencia de otros remedios de comportamiento de eficacia equivalente o cuando, a pesar de existir remedios de comportamiento, estos resulten más gravosos para la empresa en cuestión que el remedio estructural. Cuando la Comisión tenga un interés legítimo para hacerlo, podrá igualmente constatar la pasada comisión de una infracción.

2. Estarán facultadas para formular denuncias a efectos del apartado 1 las personas físicas o jurídicas que acrediten un interés legítimo y los Estados miembros.»

- 5 El artículo 11 del citado Reglamento, titulado «Cooperación entre la Comisión y las autoridades de competencia de los Estados miembros», dispone, en su apartado 6:

«La incoación de un procedimiento por parte de la Comisión con vistas a la adopción de una decisión en aplicación del capítulo III privará a las autoridades de competencia de los Estados miembros de su competencia para aplicar los artículos [101 TFUE] y [102 TFUE]. Si una autoridad de competencia de un Estado miembro está actuando ya en un asunto, la Comisión únicamente incoará el procedimiento tras consultar con la autoridad nacional de competencia.»

- 6 El artículo 16 de este mismo Reglamento, titulado «Aplicación uniforme de la normativa [...] de competencia [de la Unión]», prevé, en su apartado 1:

«Cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos [101 TFUE] [o 102 TFUE] [que] ya haya[n] sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión. Deberán evitar asimismo adoptar decisiones susceptibles de entrar en conflicto con una decisión prevista por la Comisión en procedimientos que ya haya incoado. A tal fin, corresponde a los órganos

jurisdiccionales nacionales apreciar si procede suspender su procedimiento. Esta obligación se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones que establece el artículo [267 TFUE].»

7 El artículo 18 del Reglamento n.º 1/2003, titulado «Solicitudes de información», establece, en su apartado 1:

«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 y asociaciones de empresas que le faciliten toda la información que estime necesaria.»

8 El artículo 23 de dicho Reglamento, titulado «Multas sancionadoras», dispone, en sus apartados 2 y 3:

«2. Mediante decisión, la Comisión podrá imponer multas a las empresas y asociaciones de empresas cuando, de forma deliberada o por negligencia:

- a) infrinjan las disposiciones del artículo [101 TFUE] o del artículo [102 TFUE];
- b) contravengan una decisión que ordene la adopción de medidas cautelares adoptada en virtud del artículo 8 del presente Reglamento;
- c) no respeten un compromiso dotado de fuerza vinculante por decisión, con arreglo al artículo 9 del presente Reglamento.

Por cada empresa o asociación de empresas que participen en la infracción, la multa no podrá superar el 10 % del volumen de negocios total realizado durante el ejercicio social anterior.

Cuando la infracción de una asociación esté relacionada con las actividades de sus miembros, la multa no podrá ser superior al 10 % del importe global del volumen de negocios total de cada uno de los miembros que opere en el mercado cuyas actividades se vean afectadas por la infracción de la asociación.

3. A fin de determinar el importe de la multa, procederá tener en cuenta, además de la gravedad de la infracción, su duración.»

Directrices de 2006

9 El punto 6 de las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1/2003 (DO 2006, C 210, p. 2; en lo sucesivo, «Directrices de 2006») tiene el siguiente tenor:

«[...] la combinación del valor de las ventas en relación con la infracción y de la duración se considera un valor sustitutivo adecuado para reflejar la importancia económica de la infracción y el peso relativo de cada empresa que participa en la misma. La referencia a estos indicadores proporciona una buena indicación del orden de magnitud de la multa y no debería entenderse como base de un método de cálculo automático y aritmético.»

10 A tenor de lo dispuesto en el punto 13 de dichas Directrices:

«Con el fin de determinar el importe de base de la multa, la Comisión utilizará el valor de las ventas de bienes o servicios realizadas por la empresa, en relación directa o indirecta [...] con la infracción, en el sector geográfico correspondiente dentro del territorio del Espacio Económico Europeo (“EEE”). La Comisión utilizará normalmente las ventas de la empresa durante el último ejercicio social completo de su participación en la infracción (en lo sucesivo, “el valor de las ventas”).»

11 El punto 37 de las citadas Directrices prevé:

«Aunque las presentes Directrices exponen la metodología general para la fijación de las multas, las características específicas de un determinado asunto o la necesidad de alcanzar un nivel disuasorio en un caso particular podrán justificar que la Comisión se aparte de esta metodología o de los límites fijados en el punto 21.»

Comunicación sobre la transacción

12 En virtud del punto 2 de la Comunicación de la Comisión 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 n.º 1/2003 en casos de cártel (DO 2008, C 167, p. 1):

«Si las partes en un procedimiento están dispuestas a reconocer su participación en un cártel que infringe el artículo [101 TFUE] y su consiguiente responsabilidad, pueden contribuir también a agilizar el procedimiento que concluye en la adopción de la decisión correspondiente con arreglo a los artículos 7 y 23 del [Reglamento n.º 1/2003] de la manera y con las salvaguardias que se especifican en la presente Comunicación. Si bien la Comisión, en tanto que autoridad investigadora y guardiana del Tratado habilitada para adoptar decisiones de aplicación de la legislación sujetas a control judicial por parte de los tribunales [de la Unión], no negocia la existencia o inexistencia de una infracción de la legislación [de la Unión] ni la sanción que debe imponerse, sí puede recompensar la cooperación que se describe en esta Comunicación.»

Derecho alemán

13 El artículo 33, apartado 4, de la Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Ley contra las Restricciones de la Competencia), de 26 de junio de 2013 (BGBl. 2013 I, p. 1750), en su versión aplicable al litigio principal, prevé:

«Cuando se reclame el resarcimiento por una infracción de una disposición de la presente Ley o de los artículos [101 TFUE o 102 TFUE], el órgano jurisdiccional quedará vinculado por la apreciación de la existencia de una infracción tal como se haya adoptado en una decisión definitiva de la autoridad en materia de carteles [(Kartellbehörde)], de la [Comisión Europea] o de la autoridad de competencia [(Wettbewerbsbehörde)] o también del órgano jurisdiccional que actúe como tal en otro Estado miembro de la [Unión]. Lo mismo se aplicará a las apreciaciones análogas que figuren en resoluciones judiciales firmes, dictadas a raíz de la impugnación de las decisiones a que se refiere la primera frase. [...]»

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 14 Durante los años 2006 y 2007, el distrito de Northeim adquirió por medio de una licitación dos camiones de recogida de residuos domésticos a Daimler.
- 15 El 19 de julio de 2016, en el marco de un procedimiento de transacción, la Comisión adoptó la Decisión de que se trata.
- 16 Mediante dicha Decisión, la Comisión declaró la existencia de una práctica colusoria en la que participaron diversos fabricantes internacionales de camiones, entre ellos Daimler, MAN SE e Iveco Magirus AG, en relación con, por una parte, la fijación de precios y el incremento de los precios brutos de los camiones con un peso de entre seis y dieciséis toneladas (en lo sucesivo, «camiones medios») o con un peso superior a dieciséis toneladas (en lo sucesivo, «camiones pesados») en el EEE y, por otra parte, el calendario y la repercusión de los costes derivados de la introducción de las tecnologías de emisiones exigidas por las normas EURO 3 a 6, y, en consecuencia, una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE. La Comisión consideró que dicha infracción había durado desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.
- 17 A raíz de la adopción de la citada Decisión, el distrito de Northeim ejercitó ante el órgano jurisdiccional remitente, el Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania), una acción de indemnización por daños contra Daimler con objeto de obtener la reparación del perjuicio que dicho distrito estimaba haber sufrido como consecuencia de las prácticas contrarias a la competencia en que había participado Daimler.
- 18 El distrito de Northeim considera que los camiones de recogida de residuos domésticos que compró a Daimler forman parte de los productos afectados por la infracción constatada en la Decisión de que se trata. A este respecto, se remite, al tenor de dicha Decisión, que no excluye expresamente los camiones especiales de esos productos.
- 19 Por su parte, Daimler alega ante el órgano jurisdiccional remitente que los camiones de recogida de residuos domésticos, que son camiones especiales, no están cubiertos por la Decisión de que se trata. A este respecto, Daimler precisó que, el 30 de junio de 2015, en el marco del procedimiento que dio lugar a la adopción de dicha Decisión, la Comisión le envió una solicitud de información en la que se indicaba que, a los efectos de las preguntas formuladas, el término «camiones» no comprendía los camiones de segunda mano, los camiones especiales (por ejemplo, los camiones militares o los camiones de bomberos), las superestructuras revendidas (denominadas *add-ons*), los servicios posventa o los otros servicios y las garantías.
- 20 En este contexto, y habida cuenta de las exigencias del artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003 según las cuales, 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 dicha decisión, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas en cuanto a los productos afectados por la práctica colusoria en cuestión mencionada en la Decisión de que se trata. En particular, este órgano jurisdiccional se pregunta si, habida cuenta de la jurisprudencia nacional sobre el alcance del concepto de «camiones» tal como se utiliza en esta Decisión, jurisprudencia que no es uniforme, los camiones de recogida de residuos están o no excluidos de los productos afectados por esta práctica colusoria.

- 21 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente recuerda antes de nada que, en el considerando 5 de la Decisión de que se trata, la Comisión declaró, en un primer momento, que «los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre [seis] y [dieciséis] toneladas (en lo sucesivo, “camiones medios”) y los camiones de más de [dieciséis] toneladas (“camiones pesados”), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras»; en un segundo momento, que los camiones militares están excluidos de los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal, y, en un tercer momento, que el asunto que dio lugar a la Decisión de que se trata «no se ref[ería] al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio».
- 22 En estas condiciones, el órgano jurisdiccional remitente considera que la formulación utilizada por la Comisión para describir los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal puede entenderse en el sentido de que únicamente abarca, en principio, los camiones «normales», con excepción de los destinados a fines militares, y que, a falta de una mención expresa, los camiones especiales, incluidos los camiones de recogida de residuos domésticos, están excluidos del concepto de «camiones» utilizado por la Comisión en la Decisión de que se trata, puesto que están comprendidos en el concepto de «otro bien».
- 23 No obstante, según dicho órgano jurisdiccional, esta misma formulación también puede entenderse en el sentido de que el concepto de «camiones» se refiere a todo tipo de camiones, incluidos todos los tipos de camiones especiales, con excepción de los camiones militares.
- 24 A continuación, el referido órgano jurisdiccional se pregunta qué importancia tiene la solicitud de información de la Comisión de 30 de junio de 2015, mencionada en el apartado 19 de la presente sentencia, en la determinación de los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal. En particular, este órgano jurisdiccional se plantea si el hecho de que la Comisión indicara en dicha solicitud que, a los efectos de las preguntas formuladas, el concepto de «camiones» no comprendía ni los camiones de segunda mano ni los camiones especiales, «en particular, los camiones militares y los camiones de bomberos», supone considerar que estos últimos camiones únicamente se mencionan a modo de ejemplo sin constituir una lista exhaustiva.
- 25 Por último, el órgano jurisdiccional remitente recuerda que la Decisión de que se trata fue adoptada en el marco de un procedimiento de transacción iniciado por la Comisión a raíz de las solicitudes formuladas ante dicha institución por las partes en el procedimiento incoado con arreglo al artículo 11, apartado 6, del Reglamento n.º 1/2003. En este contexto, dicho órgano jurisdiccional se pregunta qué importancia tiene el hecho de que el alcance del comportamiento contrario a la competencia se determine en el marco de un procedimiento de transacción.
- 26 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 que se trata] 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 [domésticos]?»

Sobre la cuestión prejudicial

Sobre la admisibilidad

- 27 En primer lugar, partiendo de la premisa de que la sentencia de 9 de marzo de 1994, TWD Textilwerke Deggendorf (C-188/92, EU:C:1994:90), se aplica por analogía al procedimiento principal, el distrito de Northeim alega que la petición de decisión prejudicial es inadmisibile debido a que Daimler no interpuso recurso de anulación contra la Decisión de que se trata ante el Tribunal General y a que, por lo tanto, dicha sociedad ya no puede impugnar la legalidad de esta Decisión.
- 28 A este respecto, basta señalar que de la resolución de remisión no se desprende en modo alguno que Daimler, como parte demandada en una acción de indemnización por daños ejercitada por el distrito de Northeim a raíz de la adopción de la Decisión de que se trata, impugne la validez de dicha Decisión ante el órgano jurisdiccional remitente. Antes bien, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende claramente que el órgano jurisdiccional remitente debe interpretar esta Decisión y no pronunciarse sobre su validez.
- 29 En segundo lugar, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG, parte coadyuvante en el procedimiento principal que interviene en apoyo del distrito de Northeim, alega que de la resolución de remisión no se desprende explícitamente por qué la respuesta a la cuestión planteada es necesaria para resolver el litigio principal.
- 30 A este respecto, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, dentro del marco de la cooperación entre este y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida por el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional que conoce del litigio y que ha de asumir la responsabilidad de la decisión judicial que debe adoptarse apreciar, a la luz de las particularidades de cada asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieran a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse [sentencia de 24 de noviembre de 2020, Openbaar Ministerie (Falsedad documental), C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 25].
- 31 De ello se desprende que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de una presunción de pertinencia. La negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional solamente está justificada cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho y de Derecho necesarios para responder adecuadamente a las cuestiones que se le hayan planteado [sentencia de 24 de noviembre de 2020, Openbaar Ministerie (Falsedad documental), C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 26].
- 32 En particular, como se desprende de los propios términos del artículo 267 TFUE, la decisión prejudicial solicitada debe ser «necesaria» para que el tribunal remitente pueda «emitir su fallo» en el asunto de que conoce. De esta manera, los órganos jurisdiccionales nacionales solo están habilitados para plantear cuestiones prejudiciales en la medida en que ante ellos penda un litigio

en el que proceda adoptar una decisión que pueda tener en cuenta la sentencia prejudicial [sentencia de 24 de noviembre de 2020, Openbaar Ministerie (Falsedad documental), C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 27].

- 33 En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente conoce de una acción de indemnización por daños ejercitada a raíz de la adopción de la Decisión de que se trata por la que la Comisión declaró la existencia de una práctica colusoria en la que participaron diversos fabricantes internacionales de camiones, entre ellos Daimler, relativa, por una parte, a los camiones medios o pesados, tanto camiones rígidos como cabezas tractoras, y, por otra parte, al calendario y a la repercusión de los costes derivados de la introducción de las tecnologías de emisiones exigidas por las normas Euro 3 a 6. Pues bien, en su petición de decisión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente expone que la demandante en el litigio principal, que adquirió dos camiones de recogida de residuos domésticos a Daimler, considera que estos camiones forman parte de los productos afectados por dicha práctica colusoria. En cambio, Daimler alega ante dicho órgano jurisdiccional que esos camiones no están comprendidos en el ámbito de aplicación material de la Decisión de que se trata por ser vehículos especiales.
- 34 Así, de la resolución de remisión se desprende claramente que el órgano jurisdiccional remitente se interroga sobre el alcance de la Decisión de que se trata y, en particular, se pregunta si, en el presente asunto, los referidos vehículos de recogida de residuos domésticos forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada por la Comisión en esa Decisión.
- 35 En estas circunstancias, la interpretación solicitada del alcance de dicha Decisión es necesaria para que el órgano jurisdiccional remitente pueda determinar si, en el presente asunto, la acción de indemnización por daños está o no fundada.
- 36 Habida cuenta del conjunto de estos elementos, procede declarar la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial.

Sobre el fondo

- 37 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si la Decisión de que se trata debe interpretarse en el sentido de que los camiones especiales, en particular, los camiones de recogida de residuos domésticos, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en dicha Decisión.
- 38 A este respecto, cabe señalar antes de nada que los productos afectados por una infracción del artículo 101 TFUE constatada en una decisión de la Comisión se determinan en relación con los acuerdos y actividades afectados por la práctica colusoria. En efecto, son los participantes en la práctica colusoria los que concentran voluntariamente su comportamiento contrario a la competencia en los productos afectados por dicha práctica.
- 39 De ello se desprende que, para determinar si los camiones especiales, en particular, los camiones de recogida de residuos domésticos, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en la Decisión de que se trata, procede remitirse, en primer lugar, a la parte dispositiva y a la motivación de dicha Decisión, de modo que las definiciones de los conceptos de «camión» y de «vehículo especial» contenidas en los distintos actos de Derecho derivado de la Unión, a los que se refieren los participantes en el presente procedimiento, carecen de pertinencia.

- 40 A este respecto, procede señalar que, según el artículo 1 de la Decisión de que se trata, la práctica colusoria controvertida en el litigio principal se refería, por una parte, a la fijación de los precios y a los incrementos brutos de los precios en el EEE de los camiones medios y pesados, y, por otra parte, al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de tecnologías de emisiones exigidas por las normas Euro 3 a 6.
- 41 Por lo que se refiere a los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal, la Comisión, en el considerando 5 de la Decisión de que se trata, en la subsección titulada «Producto», indicó explícitamente los productos respecto de los que los participantes en la práctica colusoria controvertida en el litigio principal habían celebrado acuerdos colusorios.
- 42 Como se desprende de la primera frase de este considerando, los productos afectados por la infracción controvertida en el litigio principal son los camiones de entre seis y dieciséis toneladas («camiones medios») o de más de dieciséis toneladas («camiones pesados»), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras. En la nota 5, relativa a dicho considerando, la Comisión únicamente excluyó explícitamente de los productos afectados los camiones militares.
- 43 La segunda frase de ese mismo considerando aclara que el asunto que dio lugar a la Decisión de que se trata no se refiere a los servicios posventa ni a otros servicios y garantías de los camiones ni tampoco a la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio.
- 44 En este contexto, dado que la clasificación de los camiones en categorías que se efectúa en el considerando 5 de la Decisión de que se trata se basa exclusivamente en el peso de los camiones, procede considerar, como ha señalado la Abogada General en el punto 74 de sus conclusiones, que el criterio establecido en dicha Decisión para determinar si un camión está comprendido en su ámbito de aplicación es su peso.
- 45 De ello se desprende que la Decisión de que se trata se refiere a la venta de todos los camiones medios y pesados, tanto camiones rígidos como cabezas tractoras.
- 46 Además, dicha Decisión no contiene ningún elemento que permita concluir que los camiones especiales no forman parte de los productos afectados por la infracción controvertida en el litigio principal.
- 47 En cambio, como resulta, en particular, de los considerandos 46, 48 y 56 de la Decisión de que se trata, incluidos en la subsección titulada «Naturaleza y alcance de la infracción», la infracción controvertida en el litigio principal afectaba a todos los equipamientos y modelos, especiales y estándar, y a todas las opciones montadas de fábrica que ofrecía cada fabricante que había participado en la práctica colusoria controvertida en el litigio principal.
- 48 En particular, del considerando 46 de esta Decisión se desprende, en primer lugar, que la Comisión determinó 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. Según el considerando 28 de dicha Decisión, esas listas de precios incluían los precios de todos los modelos de camiones medios y pesados y todas las opciones montadas de fábrica (de equipamientos especiales) que ofrecía cada fabricante.

- 49 A continuación, del considerando 48 de la Decisión de que se trata se colige que el intercambio de configuraciones informatizadas entre las empresas implicadas permitía determinar qué extras serían compatibles con qué camiones y qué opciones formarían parte del equipamiento de serie o serían un extra.
- 50 Por último, del considerando 56 de dicha Decisión se infiere que la información intercambiada entre las empresas implicadas incluía información sobre previsiones de incremento de los precios brutos que se refería, o bien a los modelos básicos de camión, o bien a los camiones y sus versiones disponibles.
- 51 En estas circunstancias, procede considerar que los camiones especiales, incluidos los camiones de recogida de residuos domésticos, forman parte de los productos afectados por la infracción constatada en la Decisión de que se trata.
- 52 Esta consideración no queda desvirtuada por las alegaciones formuladas, en particular, por Daimler, Traton SE e Iveco Magirus, según las cuales, en el marco del procedimiento de transacción, las solicitudes de información que se les dirigieron son necesariamente pertinentes para determinar si los camiones especiales formaban parte de los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal. Ahora bien, en su solicitud de información de 30 de junio de 2015, mencionada en el apartado 19 de la presente sentencia, cuyo objetivo era obtener información sobre el volumen de negocio que las empresas implicadas habían realizado con los productos directa o indirectamente relacionados con la infracción constatada a efectos de determinar el importe de la multa, la Comisión indicó claramente que los camiones especiales, como los camiones militares y los camiones de bomberos, no estaban comprendidos en el concepto de «camiones» respecto de los cuales debían facilitarse las cifras de volumen de negocio realizado. En este contexto, sería contradictorio no tener en cuenta el volumen de negocio de las ventas de camiones especiales en el cálculo de la multa, pero sí incluir estos camiones en el concepto de «camiones», en el sentido del considerando 5 de la Decisión de que se trata.
- 53 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que, como se desprende del punto 2 de la Comunicación de la Comisión mencionada en el apartado 12 de la presente sentencia, si bien, en el marco de un procedimiento de transacción, la Comisión puede recompensar la cooperación de las empresas implicadas, no negocia la existencia o inexistencia de una infracción de las normas de competencia de la Unión ni la sanción que debe imponerse. Por lo tanto, el hecho de que la Decisión de que se trata se haya adoptado en el marco de un procedimiento de este tipo no influye en la determinación del alcance del comportamiento contrario a la competencia.
- 54 En segundo lugar, del artículo 18, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003 se desprende que, para la realización de las tareas que le asigna dicho Reglamento, la Comisión, mediante una decisión o una simple solicitud, podrá solicitar a las empresas y asociaciones de empresas que le faciliten toda la información que estime necesaria.
- 55 De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que una solicitud de información es una medida de investigación que 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 (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de marzo de 2016, HeidelbergCement/Comisión, C-247/14 P, EU:C:2016:149, apartado 37).

- 56 Como ha señalado, en esencia, la Abogada General en el punto 83 de sus conclusiones, la finalidad de tales solicitudes de información no es definir ni especificar los productos afectados por la conducta contraria a la competencia.
- 57 En el presente caso, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que la solicitud de información de 30 de junio de 2015, mencionada en el apartado 19 de la presente sentencia, tenía por objeto únicamente obtener información sobre el volumen de negocio de las empresas implicadas, realizado con los productos directa o indirectamente relacionados con la infracción constatada a efectos de determinar el importe de la multa.
- 58 En tercer lugar, procede recordar que la Comisión disfruta de una amplia facultad de apreciación por lo que respecta al método de cálculo de las multas por infracción de las normas de competencia de la Unión. Este método contiene varios rasgos de flexibilidad que permiten que la Comisión ejerza su facultad de apreciación respetando las disposiciones del artículo 23, apartados 2 y 3, del Reglamento n.º 1/2003 (sentencia de 3 de septiembre de 2009, *Papierfabrik August Koehler y otros/Comisión*, C-322/07 P, C-327/07 P y C-338/07 P, EU:C:2009:500, apartado 112).
- 59 Si bien es cierto que el artículo 23, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003 deja a la Comisión un margen de apreciación, no lo es menos que limita su ejercicio estableciendo criterios objetivos que esta debe respetar. Así, por una parte, la multa que puede imponerse a una empresa está sujeta a un límite cuantificable y absoluto, de modo que se puede determinar de antemano el importe máximo de la multa con que puede sancionarse a una empresa concreta. Por otra parte, el ejercicio de esa facultad de apreciación está limitado también por las normas de conducta que la propia Comisión se ha impuesto (véanse, en este sentido, las sentencias de 18 de julio de 2013, *Schindler Holding y otros/Comisión*, C-501/11 P, EU:C:2013:522, apartado 58, y de 19 de marzo de 2015, *Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión*, C-286/13 P, EU:C:2015:184, apartado 146).
- 60 En este contexto, cabe señalar que el punto 13 de las Directrices de 2006 prevé que, «con el fin de determinar el importe de base de la multa, la Comisión utilizará el valor de las ventas de bienes o servicios realizadas por la empresa, en relación directa o indirecta [...] con la infracción, en el sector geográfico correspondiente dentro del territorio del [EEE]». Dichas Directrices precisan, en su punto 6, que «la combinación del valor de las ventas en relación con la infracción y de [su] duración se considera un valor sustitutivo adecuado para reflejar la importancia económica de la infracción y el peso relativo de cada empresa que participa en la misma».
- 61 Dicho esto, con arreglo al punto 37 de las Directrices de 2006, la Comisión puede apartarse de la metodología general para la fijación de las multas prevista en dichas Directrices a fin de tener en cuenta las características específicas de un determinado asunto o de alcanzar un nivel disuasorio suficiente.
- 62 Como ha señalado, en esencia, la Abogada General en los puntos 94 y 95 de sus conclusiones, la Comisión no está obligada, en su caso, a tener en cuenta el valor máximo de todas las ventas afectadas por la práctica colusoria para garantizar que una multa sea efectiva y disuasoria.

- 63 Dicho esto, procede señalar que, cuando la Comisión decide basarse en el punto 37 de dichas Directrices y apartarse de la metodología general prevista en ellas, debe cumplir con la obligación de motivación que le incumbe en virtud del artículo 296 TFUE. En efecto, la Comisión no puede apartarse de estas Directrices, en un determinado caso, sin dar razones que sean compatibles con el Derecho de la Unión.
- 64 En el presente asunto, del considerando 106 de la Decisión de que se trata se desprende que las multas impuestas se calcularon por referencia a los principios establecidos en las Directrices de 2006. Asimismo, la Comisión recordó en los considerandos 108 y 110 de dicha Decisión la regla de cálculo de las ventas pertinentes establecida en el punto 13 de las citadas Directrices. En el considerando 109 de la Decisión, la Comisión señaló que el valor de las ventas pertinentes incluía las ventas de camiones medios y pesados, tanto camiones rígidos como cabezas tractoras.
- 65 No obstante, del considerando 112 de la Decisión de que se trata se colige que la Comisión aplicó el punto 37 de las Directrices de 2006 para ajustar uniformemente la proporción del importe de las ventas de cada empresa a efectos del 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 particular, la Comisión consideró que, dada la magnitud del importe de las ventas de las empresas implicadas, los objetivos de disuasión y de proporcionalidad subyacentes al artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1/2003 podían alcanzarse sin recurrir al importe total de las ventas de camiones de las empresas implicadas. En consecuencia, y en aplicación de dicho punto 37, la Comisión decidió tener en cuenta solo una fracción del importe total de las ventas a efectos del cálculo de la multa.
- 66 En estas circunstancias, como ha señalado, en esencia, la Abogada General en los puntos 90 y 91 de sus conclusiones, el hecho de que los camiones especiales quedaran excluidos del concepto de «camiones» que figura en la solicitud de información de 30 de junio de 2015, mencionada en el apartado 19 de la presente sentencia, cuyo objeto era obtener información sobre el volumen de negocio de las empresas implicadas, realizado con los productos directa o indirectamente relacionados con la infracción constatada, y de que, en el considerando 112 de la Decisión de que se trata, la Comisión decidiese tener en cuenta solo una fracción del importe total de las ventas a efectos del cálculo de la multa no permite considerar que los camiones especiales no formasen parte de los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal.
- 67 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que la Decisión de que se trata debe interpretarse en el sentido de que los camiones especiales, incluidos los camiones de recogida de residuos domésticos, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en dicha Decisión.

Costas

- 68 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

La Decisión de la Comisión Europea, de 19 de julio de 2016, notificada con el número 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 los camiones especiales, incluidos los camiones de recogida de residuos domésticos, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en dicha Decisión.

Firmas