



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Decima Sezione)

1° febbraio 2024\*

«Impugnazione – Concorrenza – Intese – Mercato degli autocarri – Decisione che constata un’infrazione all’articolo 101 TFUE e all’articolo 53 dell’accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) – Accordi e pratiche concordate sui prezzi di vendita degli autocarri, sulle tempistiche relative all’introduzione delle tecnologie a basse emissioni richieste dalle norme da Euro 3 a Euro 6 nonché sul trasferimento ai clienti dei costi di tali tecnologie – Infrazione unica e continuata – Portata geografica di tale infrazione – “Procedimento ibrido” che ha portato, in successione, all’adozione di una decisione di transazione e di una decisione al termine di un procedimento ordinario – Articolo 41 della Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea – Diritto a una buona amministrazione – Imparzialità della Commissione europea – Valutazione della portata geografica di una pratica concordata – Elementi pertinenti – Qualificazione di un insieme di comportamenti come “infrazione unica e continuata” – Regolamento(CE) n. 1/2003 – Articolo 25 – Potere della Commissione di irrogare un’ammenda – Prescrizione»

Nella causa C-251/22 P,

avente ad oggetto l’impugnazione, ai sensi dell’articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell’Unione europea, proposta l’8 aprile 2022,

**Scania AB**, con sede in Södertälje (Svezia),

**Scania CV AB**, con sede in Södertälje,

**Scania Deutschland GmbH**, con sede in Coblenza (Germania),

rappresentate da D. Arts, N. De Backer, K. Schillemans, advocaten, S. Falkner, P. Hammarskiöld, C. Langenius, L. Ulrichs, advokater, e F. Miotto, avocate,

ricorrenti,

procedimento in cui l’altra parte è:

**Commissione europea**, rappresentata da M. Domecq, M. Farley e L. Wildpanner, in qualità di agenti,

convenuta in primo grado,

LA CORTE (Decima Sezione),

\* Lingua processuale: l’inglese.

composta da M. Ilešič, facente funzione di presidente della Decima Sezione, I. Jarukaitis (relatore) e D. Gratsias, giudici,

avvocato generale: A.M. Collins

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 Con la loro impugnazione, la Scania AB, la Scania CV AB e la Scania Deutschland GmbH (in prosieguo: la «Scania DE»), tre entità giuridiche dell'impresa Scania (in prosieguo, congiuntamente: la «Scania»), chiedono l'annullamento della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 2 febbraio 2022, Scania e a./Commissione (T-799/17, in prosieguo: la «sentenza impugnata», EU:T:2022:48), con la quale quest'ultimo ha respinto il loro ricorso volto, in via principale, all'annullamento della decisione C(2017) 6467 final della Commissione, del 27 settembre 2017, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 [TFUE] e dell'articolo 53 dell'accordo SEE (Caso AT.39824 – Autocarri) (in prosieguo: la «decisione controversa») e, in subordine, alla riduzione dell'importo delle ammende loro inflitte in tale decisione.

### **Contesto normativo**

- 2 L'articolo 23 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli [101] e [102 TFUE] (GU 2003, L 1, pag. 1), verte sul potere della Commissione europea di irrogare ammende. L'articolo 25 di tale regolamento, intitolato «Prescrizione in materia di imposizione di sanzioni», dispone quanto segue:

«1. I poteri conferiti alla Commissione in virtù degli articoli 23 (...) sono soggetti ai termini di prescrizione seguenti:

- a) tre anni per le infrazioni alle disposizioni relative alla richiesta di informazioni o all'esecuzione di accertamenti;
- b) cinque anni per le altre infrazioni.

2. La prescrizione decorre dal giorno in cui è stata commessa l'infrazione. Tuttavia, per quanto concerne le infrazioni continuate o ripetute, la prescrizione decorre dal giorno in cui è cessata l'infrazione.

3. La prescrizione riguardante l'imposizione di ammende (...) si interrompe con qualsiasi atto della Commissione o dell'autorità garante della concorrenza di uno Stato membro destinato all'accertamento o alla repressione dell'infrazione. La prescrizione è interrotta a partire dal

giorno in cui l'atto è notificato ad almeno un'impresa, o associazione di imprese, che abbia partecipato all'infrazione. (...)

4. L'interruzione della prescrizione vale nei confronti di tutte le imprese ed associazioni di imprese che abbiano partecipato all'infrazione.

(...)».

3 Ai sensi dell'articolo 31 di detto regolamento, intitolato «Controllo della Corte di giustizia»:

«La Corte di giustizia ha competenza giurisdizionale anche di merito per decidere sui ricorsi presentati avverso le decisioni con le quali la Commissione irroga un'ammenda o una penalità di mora. Essa può estinguere, ridurre o aumentare l'ammenda o la penalità di mora irrogata».

## Fatti

4 I fatti all'origine della controversia e la decisione controversa, come illustrati ai punti da 1 a 61 della sentenza impugnata, possono essere riassunti come segue.

5 Con la decisione controversa, la Commissione ha constatato, all'articolo 1 di quest'ultima, che le ricorrenti avevano violato l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3, in prosieguo: l'«accordo SEE») partecipando, dal 17 gennaio 1997 al 18 gennaio 2011, con entità giuridiche delle imprese *[riservato]*<sup>1</sup>, *[riservato]*, *[riservato]*, *[riservato]* e *[riservato]*, a comportamenti collusivi in materia di prezzi, di aumenti del prezzo lordo degli autocarri medi e pesanti nello Spazio economico europeo (SEE), nonché in materia di tempistiche e di trasferimento dei costi relativi all'introduzione delle tecnologie a basse emissioni per autocarri medi e pesanti richieste dalle norme da Euro 3 a Euro 6. La Commissione, all'articolo 2 di tale decisione, ha inflitto congiuntamente e in solido alla Scania AB e alla Scania CV AB un'ammenda di EUR 880 523 000, nel cui ambito la Scania DE è ritenuta responsabile congiuntamente e in solido del pagamento di EUR 440 003 282.

## Procedimento amministrativo

6 Il 20 settembre 2010 *[riservato]* ha presentato una domanda di immunità dall'ammenda ai sensi del punto 14 della comunicazione della Commissione relativa all'immunità dalle ammende [e] alla riduzione del loro importo nei casi di cartelli tra imprese (GU 2006, C 298, pag. 17). Il 17 dicembre 2010 la Commissione ha concesso l'immunità condizionale dall'ammenda a *[riservato]*.

7 Tra il 18 e il 21 gennaio 2011 la Commissione ha svolto taluni accertamenti, in particolare, nei locali delle ricorrenti.

8 Il 28 gennaio 2011 *[riservato]* ha chiesto l'immunità dall'ammenda ai sensi del punto 14 della comunicazione menzionata al punto 6 della presente sentenza e, in mancanza, una riduzione dell'ammenda ai sensi del punto 27 di detta comunicazione. Essa è stata seguita in tale iniziativa da *[riservato]* e da *[riservato]*.

<sup>1</sup> Dati riservati omissi.

- 9 Nel corso dell'indagine, la Commissione ha rivolto, segnatamente, alle ricorrenti varie richieste di informazioni a norma dell'articolo 18 del regolamento n. 1/2003.
- 10 Il 20 novembre 2014 la Commissione ha avviato il procedimento previsto all'articolo 11, paragrafo 6, di tale regolamento nei confronti delle ricorrenti e nei confronti delle entità giuridiche delle imprese menzionate al precedente punto 5 della presente sentenza e ha adottato una comunicazione degli addebiti che ha notificato a tutte le citate entità, incluse le ricorrenti.
- 11 Dopo la notifica della comunicazione degli addebiti, i suoi destinatari hanno avuto accesso al fascicolo d'indagine della Commissione.
- 12 Nel corso del *[riservato]*, i destinatari della comunicazione degli addebiti hanno contattato la Commissione in via informale, chiedendole di proseguire il caso nell'ambito della procedura di transazione di cui all'articolo 10 bis del regolamento (CE) n. 773/2004 della Commissione, del 7 aprile 2004, relativo ai procedimenti svolti dalla Commissione a norma degli articoli [101] e [102 TFUE] (GU 2004, L 123, pag. 18), come modificato dal regolamento (CE) n. 622/2008 della Commissione, del 30 giugno 2008 (GU 2008, L 171, pag. 3) (in prosieguo: il «regolamento n. 773/2004»). La Commissione ha deciso di avviare una procedura di transazione dopo che ciascuno dei destinatari della comunicazione degli addebiti ha confermato la propria volontà di partecipare a discussioni in vista di una transazione.
- 13 Tra il *[riservato]* e il *[riservato]*, vi sono state discussioni in vista di una transazione tra ciascun destinatario della comunicazione degli addebiti e la Commissione. A seguito di tali discussioni, alcuni destinatari della comunicazione degli addebiti hanno presentato, ciascuno, alla Commissione una richiesta formale di transazione ai sensi dell'articolo 10 bis, paragrafo 2, del regolamento n. 773/2004 (in prosieguo: le «parti della transazione»). Le ricorrenti non hanno presentato una siffatta richiesta.
- 14 Il 19 luglio 2016 la Commissione ha adottato, sulla base dell'articolo 7 e dell'articolo 23, paragrafo 2, del regolamento n. 1/2003, la decisione C(2016) 4673 final, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 [TFUE] e dell'articolo 53 dell'accordo SEE (caso AT.39824 – Autocarri), indirizzata alle parti della transazione (in prosieguo: la «decisione di transazione»).
- 15 Poiché le ricorrenti avevano deciso di non presentare una richiesta formale di transazione, la Commissione ha proseguito l'indagine che le riguardava nell'ambito della procedura ordinaria, ossia non transattiva.
- 16 Il 23 settembre 2016 le ricorrenti, dopo aver avuto accesso al fascicolo, hanno presentato la loro risposta scritta alla comunicazione degli addebiti.
- 17 Il 18 ottobre 2016 le ricorrenti hanno partecipato a un'audizione.
- 18 Il 7 aprile 2017 la Commissione, conformemente al punto 111 della sua comunicazione sulle migliori pratiche relative ai procedimenti previsti dagli articoli 101 e 102 [TFUE] (GU 2011, C 308, pag. 6), ha inviato alla Scania AB una lettera di esposizione dei fatti. Il 23 giugno 2017 la Commissione ha altresì inviato tale lettera di esposizione dei fatti alla Scania CV AB e alla Scania DE.

- 19 Il 12 maggio 2017 la Scania AB ha comunicato alla Commissione le sue osservazioni scritte sugli elementi di prova allegati a siffatta lettera di esposizione dei fatti, che riflettevano anche la posizione della Scania CV AB e della Scania DE.
- 20 Il 27 settembre 2017 la Commissione ha adottato la decisione controversa.

### ***Decisione controversa***

#### *Struttura del mercato degli autocarri e meccanismo di fissazione dei prezzi nell'industria degli autocarri nonché all'interno della Scania*

- 21 Per quanto riguarda la struttura del mercato degli autocarri, la Commissione ha rilevato che esso è caratterizzato da un elevato livello di trasparenza e di concentrazione, atteso che le parti hanno varie occasioni di riunirsi annualmente e di discutere della situazione di tale mercato. Secondo la Commissione, attraverso tutti gli scambi, le parti potevano avere un'idea precisa della situazione concorrenziale di ciascuna di esse.
- 22 La Commissione ha rilevato altresì che le parti, ivi compresa la Scania, dispongono di società figlie in mercati nazionali importanti che operano in qualità di distributori dei loro prodotti. Tali distributori nazionali disporrebbero della propria rete di concessionari. La Commissione ha rilevato che la Scania vende i propri autocarri tramite distributori nazionali, che sono società figlie da essa detenute al 100%, in tutti gli Stati del SEE, ad eccezione di *[riservato]*. I distributori nazionali della Scania vendereanno gli autocarri acquistati presso la sede a concessionari che sarebbero o società figlie detenute al 100% o imprese indipendenti. La Commissione rileva che, in Germania, la Scania dispone di *[riservato]* concessionari che sono società figlie al 100%.
- 23 Per quanto riguarda il meccanismo di fissazione dei prezzi, la Commissione ha constatato che esso implica le stesse fasi per tutte le parti e inizia, generalmente, nell'ambito di una prima fase, mediante la fissazione, da parte della sede, di un listino iniziale dei prezzi lordi. Inoltre, secondo la Commissione, nell'ambito di una seconda fase, vengono fissati prezzi di trasferimento per la vendita degli autocarri nei diversi mercati nazionali tra la sede dei costruttori e i distributori nazionali, che sono imprese indipendenti o detenute dalla sede al 100%. Peraltro, secondo la Commissione, nell'ambito di una terza fase vengono stabiliti i prezzi pagati dai concessionari ai distributori e, nell'ambito di una quarta fase, viene fissato il prezzo finale netto pagato dai consumatori, che viene negoziato dai concessionari o dai costruttori stessi allorché vendono direttamente ai concessionari o ai clienti importanti.
- 24 La Commissione ha constatato che, se il prezzo finale pagato dai consumatori può variare – ad esempio, a causa dell'applicazione dei diversi sconti a vari livelli della catena di distribuzione – tutti i prezzi applicabili in ciascuna fase della catena di distribuzione derivano direttamente, nel caso dei prezzi di trasferimento tra la sede e il distributore, o indirettamente, nel caso del prezzo pagato dal concessionario al distributore o nel caso del prezzo pagato dal cliente finale, dal prezzo lordo iniziale. Emerge quindi, secondo la Commissione, che i listini dei prezzi lordi iniziali fissati dalla sede costituiscono una componente comune e fondamentale dei calcoli dei prezzi applicabili a ogni fase delle catene distributive nazionali in tutta Europa. La Commissione ha precisato che tutte le parti, ad eccezione di *[riservato]*, hanno redatto tra il 2000 e il 2006 listini di prezzi lordi composti da prezzi lordi armonizzati per tutto il SEE.

- 25 Per quanto riguarda concretamente il meccanismo di fissazione dei prezzi all'interno della Scania e gli attori coinvolti in tale fissazione, la Commissione ha illustrato che la sede della Scania fissa la lista dei prezzi lordi franco fabbrica (*Factory Gross Price List*, in prosieguo: la «FGPL») per tutte le diverse parti disponibili di un autocarro.
- 26 Ogni distributore nazionale della Scania, ad esempio la Scania DE, negozia con la sede della Scania un «prezzo netto per il distributore», ossia il prezzo che il distributore paga alla sede per ciascun pezzo, sulla base della FGPL che ha ricevuto. Il prezzo netto per il distributore è indicato in un documento denominato «RPU» (dal termine «*Representantuppgift*» in lingua svedese) che precisa la differenza tra la FGPL e il prezzo netto per il distributore in termini di sconto. Gli sconti concessi al distributore sono fissati da [*riservato*] presso la sede della Scania, ma sono altresì discussi nel comitato sui prezzi. La decisione finale sul prezzo netto per il distributore della Scania spetta a [*riservato*].
- 27 Inoltre, il distributore nazionale della Scania comunica ai concessionari della Scania sul suo territorio il proprio listino dei prezzi lordi, consistente nel prezzo netto per il distributore più il margine di profitto, per tutte le varie parti disponibili di un autocarro.
- 28 Successivamente, il concessionario della Scania negozia con il distributore un «prezzo netto per il concessionario» che è basato sul listino dei prezzi lordi del distributore, diminuito di uno sconto sostanziale di cui beneficia il concessionario.
- 29 I clienti che acquistano gli autocarri mediante i concessionari della Scania pagano il «prezzo cliente». Il «prezzo cliente» consiste nel prezzo netto per il concessionario, aumentato del margine di profitto del concessionario e degli eventuali costi derivanti dall'individualizzazione dell'autocarro, e diminuito in funzione degli sconti e delle promozioni offerti al cliente. La Commissione ha constatato che la modifica del prezzo in una qualsiasi fase della catena distributiva ha un impatto limitato o nullo sul prezzo finale pagato dal consumatore.
- 30 La Commissione ha altresì rilevato che la FGPL si applica a livello mondiale, mentre il prezzo netto per il distributore e il listino dei prezzi lordi del distributore si applicano alla regione in cui opera il distributore. Del pari, il prezzo negoziato dal concessionario è applicato alla regione in cui opera il concessionario.
- 31 Per quanto riguarda l'impatto degli aumenti dei prezzi a livello europeo sui prezzi a livello nazionale, la Commissione ha osservato che i distributori nazionali dei costruttori, come la Scania DE, non sono indipendenti nella fissazione dei prezzi lordi e dei listini dei prezzi lordi e che tutti i prezzi applicati in ogni fase della catena di distribuzione fino al consumatore finale derivano dai listini dei prezzi lordi paneuropei fissati a livello della sede.
- 32 Ne consegue, secondo la Commissione, che un aumento dei prezzi nel listino paneuropeo dei prezzi lordi, deciso a livello della sede, influisce anche sul «prezzo netto per il distributore», vale a dire sul prezzo che il distributore versa alla sede per l'acquisto di un autocarro. Di conseguenza, secondo la Commissione, l'aumento da parte della sede dei suddetti prezzi lordi incide altresì sul livello del prezzo lordo del distributore, vale a dire il prezzo che il concessionario paga al distributore, anche se il prezzo al consumatore finale non è necessariamente modificato nella stessa proporzione o non è affatto modificato.

### *Contatti collusivi tra la Scania e le parti della transazione*

- 33 Nella decisione controversa la Commissione ha constatato che la Scania aveva partecipato a riunioni collusive e a contatti con le parti della transazione in diversi forum e a diversi livelli, che si erano evoluti nel tempo, mentre le imprese partecipanti, gli obiettivi e i prodotti interessati erano rimasti invariati.
- 34 La Commissione ha identificato tre livelli di contatti collusivi.
- 35 In primo luogo, la Commissione ha ritenuto che, nei primi anni dell'infrazione, i quadri superiori delle parti dell'intesa discutessero delle loro intenzioni in materia di prezzi, dei futuri aumenti dei prezzi lordi, talvolta anche dell'evoluzione dei prezzi netti al consumo e, in qualche occasione, avessero concordato l'aumento dei loro prezzi lordi. Nella decisione impugnata la Commissione ha fatto riferimento a tale livello di contatti collusivi come «livello dirigenziale» (*top management*). La Commissione ha aggiunto che, durante le riunioni a livello dirigenziale, le parti dell'intesa si erano altresì accordate sulle tempistiche e sul trasferimento dei costi relativi all'introduzione dei modelli di autocarri conformi alle norme da Euro 3 a Euro 5 ed era stato convenuto, in talune occasioni, di non introdurre le tecnologie interessate prima di una certa data. La Commissione ha constatato che le riunioni a livello dirigenziale si erano svolte tra il 1997 e il 2004.
- 36 In secondo luogo, la Commissione ha constatato che, durante un periodo limitato e parallelamente alle riunioni a livello dirigenziale, taluni quadri intermedi della sede delle parti dell'intesa intrattenevano discussioni, le quali comprendevano, oltre allo scambio di informazioni tecniche, anche scambi sui prezzi e sugli aumenti dei prezzi lordi. Nella decisione impugnata la Commissione ha fatto riferimento a tale livello di contatti collusivi come «livello inferiore della sede» (*lower headquarters level*). La Commissione ha constatato che le riunioni al livello inferiore della sede si erano svolte tra il 2000 e il 2008.
- 37 In terzo luogo la Commissione ha constatato che, a seguito dell'introduzione dell'euro e dei listini dei prezzi lordi su scala europea da parte della quasi totalità dei costruttori di autocarri, le parti dell'intesa avevano continuato a coordinare sistematicamente le loro intenzioni relative ai prezzi futuri tramite le loro società figlie tedesche. Nella decisione controversa la Commissione ha fatto riferimento a tale livello di contatti collusivi come «livello tedesco» (*German level meetings*). La Commissione ha precisato che, così come nei contatti dei primi anni dell'intesa, i rappresentanti delle società figlie tedesche discutevano dei futuri aumenti dei prezzi lordi, nonché delle tempistiche e del trasferimento dei costi relativi all'introduzione delle tecnologie a basse emissioni per gli autocarri medi e pesanti richieste dalle norme Euro 5 e Euro 6. Essi si scambiavano altresì ulteriori informazioni commerciali sensibili. La Commissione ha constatato che le riunioni al livello tedesco erano intervenute dal 2004 in poi.

### *Applicazione dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE*

- 38 Ad avviso della Commissione, le prove documentali contenute nel fascicolo dimostravano che i summenzionati contatti riguardavano:
- le modifiche, previste dai partecipanti all'intesa, dei prezzi lordi, dei listini dei prezzi lordi, delle tempistiche di dette modifiche nonché, occasionalmente, taluni scambi relativi alle modifiche previste dei prezzi netti o alle modifiche degli sconti offerti ai clienti;

- la data di introduzione delle tecnologie a basse emissioni per autocarri medi e pesanti richieste dalle norme da Euro 3 a Euro 6, nonché il trasferimento dei costi relativi all'introduzione di tali tecnologie e
  - la condivisione di altre informazioni sensibili dal punto di vista concorrenziale, quali le quote dei mercati target, i prezzi netti correnti e gli sconti, i listini dei prezzi lordi, anche prima della loro entrata in vigore, i configuratori degli autocarri, gli ordini e i livelli delle scorte.
- 39 La Commissione ha rilevato che le parti avevano contatti multilaterali a livelli diversi e che, talvolta, esse avevano contatti e riunioni comuni a livelli diversi. Secondo la Commissione, tali contatti erano tra loro connessi in ragione del loro contenuto, della loro data, di espliciti riferimenti reciproci e della circolazione, tra i medesimi, delle informazioni ottenute.
- 40 La Commissione ha ritenuto che tali attività costituissero una forma di coordinamento e di cooperazione con la quale le parti sostituivano scientemente una cooperazione pratica tra loro ai rischi della concorrenza. Secondo la Commissione, il comportamento di cui trattasi assumeva la forma di una pratica concordata o di un accordo in cui le imprese concorrenti si astenevano dal determinare autonomamente la politica commerciale che intendevano adottare sul mercato, ma piuttosto coordinavano il loro comportamento in materia di prezzi attraverso contatti diretti e si impegnavano nel ritardare, in maniera coordinata, l'introduzione delle tecnologie. Inoltre, secondo la Commissione, la partecipazione sistematica ai contatti collusivi ha creato un clima di reciproca comprensione della politica tariffaria delle parti.
- 41 La Commissione ha rilevato che la Scania aveva partecipato regolarmente alle diverse forme collusive per tutta la durata dell'infrazione e ha concluso che l'infrazione alla quale la Scania aveva partecipato assumeva la forma di un accordo e/o di una pratica concordata ai sensi dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE.
- 42 Per quanto riguarda la restrizione della concorrenza, la Commissione ha ritenuto che la Scania avesse partecipato ai contatti collusivi descritti al punto 38 della presente sentenza e che l'insieme degli accordi e delle pratiche concordate cui essa aveva partecipato aveva ad oggetto la restrizione della concorrenza, ai sensi dell'articolo 101 TFUE.
- 43 Per quanto riguarda l'infrazione unica e continuata, la Commissione ha ritenuto che gli accordi e/o le pratiche concordate tra la Scania e le parti della transazione costituissero un'infrazione unica e continuata rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE nonché dell'articolo 53 dell'accordo SEE, per il periodo compreso tra il 17 gennaio 1997 e il 18 gennaio 2011. Secondo la Commissione, l'infrazione era consistita in una collusione sui prezzi e sugli aumenti dei prezzi lordi nel SEE per gli autocarri medi e pesanti nonché sulle tempistiche e sul trasferimento dei costi relativi all'introduzione di tecnologie a basse emissioni per tali autocarri, richieste dalle norme da Euro 3 a Euro 6.
- 44 Più in particolare, la Commissione ha ritenuto che, attraverso i loro contatti anticoncorrenziali, le parti avessero perseguito un piano comune avente un obiettivo anticoncorrenziale unico e che la Scania fosse a conoscenza o dovesse essere a conoscenza dell'ambito di applicazione generale e delle caratteristiche essenziali della rete di contatti collusivi e avesse l'intenzione di contribuire all'intesa in questione con le sue azioni.

45 La Commissione ha altresì rilevato che l'obiettivo anticoncorrenziale unico consisteva nella limitazione della concorrenza sul mercato degli autocarri medi e pesanti nel SEE. Tale obiettivo sarebbe stato raggiunto attraverso pratiche che riducevano i livelli di incertezza strategica tra le parti per quanto riguarda i prezzi futuri e gli aumenti dei prezzi lordi, nonché per quanto riguarda le tempistiche e il trasferimento dei costi relativi all'introduzione di autocarri conformi alle norme ambientali.

#### *Destinatari della decisione controversa*

46 In primo luogo, la Commissione ha indirizzato la decisione impugnata alla Scania CV AB e alla Scania DE, che considerava dirette responsabili dell'infrazione per i seguenti periodi:

- per quanto riguarda la Scania CV AB, per il periodo compreso tra il 17 gennaio 1997 e il 27 febbraio 2009 e
- per quanto riguarda la Scania DE, per il periodo compreso tra il 20 gennaio 2004 e il 18 gennaio 2011;

47 In secondo luogo, la Commissione ha altresì rilevato che, nel periodo compreso tra il 17 gennaio 1997 e il 18 gennaio 2011, la Scania AB deteneva, direttamente o indirettamente, la totalità delle azioni della Scania CV AB, la quale, a sua volta, deteneva, direttamente o indirettamente, tutte le azioni della Scania DE. Di conseguenza, la Commissione ha precisato che essa indirizzava la decisione impugnata anche alle seguenti entità, considerate congiuntamente e solidalmente responsabili in quanto società madri:

- alla Scania AB, responsabile, da un lato, del comportamento della Scania CV AB per il periodo compreso tra il 17 gennaio 1997 e il 27 febbraio 2009 e, dall'altro, del comportamento della Scania DE per il periodo compreso tra il 20 gennaio 2004 e il 18 gennaio 2011 e
- alla Scania CV AB, quale responsabile del comportamento della Scania DE per il periodo compreso tra il 20 gennaio 2004 e il 18 gennaio 2011.

#### *Importo dell'ammenda*

48 La Commissione ha fissato l'importo dell'ammenda a EUR 880 523 000.

#### **Ricorso dinanzi al Tribunale e sentenza impugnata**

49 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale l'11 dicembre 2017, le ricorrenti hanno proposto un ricorso volto, in via principale, all'annullamento della decisione controversa e, in subordine, all'annullamento parziale di tale decisione e alla riduzione delle ammende loro inflitte nonché, in ogni caso, alla riduzione di tali ammende ai sensi dell'articolo 261 TFUE e dell'articolo 31 del regolamento n. 1/2003.

50 Con lettera del 5 giugno 2020 le ricorrenti hanno chiesto l'omissione nei confronti del pubblico di determinati dati contenuti nella relazione d'udienza. Con lettera di pari data la Commissione ha altresì chiesto l'omissione nei confronti del pubblico di determinati dati contenuti, in particolare, nella relazione d'udienza e nella sentenza impugnata.

- 51 In seguito a quest'ultima richiesta, il Tribunale ha deciso, nella sentenza impugnata, per quanto riguarda la versione non riservata di quest'ultima, di procedere all'anonimizzazione dei nomi delle persone fisiche e di occultare la denominazione delle persone giuridiche diverse dalle ricorrenti. Esso ha altresì deciso di occultare taluni dati relativi, in particolare, al meccanismo di fissazione dei prezzi in seno alla Scania e al calcolo dell'ammenda inflitta a quest'ultima, il cui occultamento non pregiudica la comprensione della versione non riservata di tale sentenza.
- 52 A sostegno del loro ricorso, le ricorrenti avevano dedotto nove motivi.
- 53 Il primo motivo verteva su una violazione dei diritti della difesa, del principio di buona amministrazione e della presunzione di innocenza. Il secondo motivo verteva su una violazione dell'articolo 48, paragrafo 2, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta») e dell'articolo 27, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 1/2003.
- 54 I motivi terzo, quarto, quinto, sesto e settimo riguardavano, in sostanza, la conclusione della Commissione in ordine all'esistenza di un'infrazione unica e continuata e la sua imputazione alla Scania. In particolare, con il loro terzo motivo, le ricorrenti adducevano un'erronea applicazione dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE in quanto gli scambi di informazioni al livello inferiore della sede erano stati ritenuti costitutivi di un'infrazione a tali articoli. Con il loro quarto motivo, esse avevano addotto una violazione dell'obbligo di motivazione e un'erronea applicazione di detti articoli, in quanto la Commissione aveva ritenuto che esse avessero concluso un accordo o si fossero dedicate a una pratica concordata vertente sulle tempistiche di introduzione delle tecnologie a basse emissioni. Il loro quinto motivo verteva su un'erronea applicazione degli stessi articoli in quanto la Commissione aveva qualificato gli scambi di informazioni al livello tedesco come infrazione «per oggetto». Con il loro sesto motivo, esse avevano fatto valere un'erronea applicazione dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE in quanto la Commissione aveva ritenuto che la portata geografica dell'infrazione relativa al livello tedesco si estendesse all'intero territorio del SEE. Il loro settimo motivo verteva su un'erronea applicazione di tali articoli, in quanto la Commissione aveva ritenuto che il comportamento identificato costituisse un'infrazione unica e continuata e che le ricorrenti fossero responsabili a tal proposito.
- 55 L'ottavo motivo verteva su un'erronea applicazione di detti articoli, nonché dell'articolo 25 del regolamento n. 1/2003 in quanto la Commissione aveva inflitto un'ammenda relativa a un comportamento soggetto a prescrizione e, in ogni caso, non aveva preso in considerazione il fatto che tale comportamento non fosse continuato. Con il nono e ultimo motivo, le ricorrenti avevano invocato una violazione del principio di proporzionalità e del principio di parità di trattamento per quanto riguarda l'importo dell'ammenda e, in ogni caso, la necessità di una riduzione dell'importo dell'ammenda in applicazione dell'articolo 261 TFUE e dell'articolo 31 del regolamento n. 1/2003.
- 56 Con la sentenza impugnata il Tribunale ha respinto tutti i motivi in quanto infondati. Per quanto riguarda la richiesta volta a che esso eserciti la sua competenza estesa al merito, esso ha rilevato che non vi era nulla nelle censure, negli argomenti e negli elementi in fatto e in diritto dedotti dalle ricorrenti nell'ambito di tutti i motivi esaminati che consentisse di concludere che l'importo delle ammende inflitte dalla decisione controversa dovesse essere modificato. Esso ha, di conseguenza, respinto il ricorso nella sua interezza e ha condannato le ricorrenti alle spese.

## **Procedimento dinanzi alla Corte e conclusioni delle parti**

- 57 Con atto introduttivo depositato l'8 aprile 2022 le ricorrenti hanno proposto l'impugnazione di cui trattasi. Il medesimo giorno esse hanno inoltre chiesto alla Corte di applicare, nei confronti del pubblico, lo stesso trattamento riservato degli elementi di cui al punto 51 della presente sentenza di quello che era stato accordato a tali elementi da parte del Tribunale.
- 58 Con atto del 29 aprile 2022 la Commissione ha altresì chiesto il trattamento riservato, nei confronti del pubblico, di taluni dati.
- 59 Con decisione del 12 luglio 2022, il presidente della Corte ha accolto tali richieste di trattamento riservato.
- 60 Con la loro impugnazione, le ricorrenti chiedono che la Corte voglia:
- annullare, in tutto o in parte, la sentenza impugnata;
  - annullare, in tutto o in parte, la decisione controversa e/o annullare o ridurre l'importo delle ammende che sono state loro inflitte;
  - in subordine, rinviare la causa dinanzi al Tribunale e
  - condannare la Commissione alle spese, comprese quelle sostenute nell'ambito dell'impugnazione di cui trattasi.
- 61 La Commissione chiede che la Corte voglia:
- respingere l'impugnazione e
  - condannare le ricorrenti alle spese.

## **Sull'impugnazione**

- 62 A sostegno della loro impugnazione, le ricorrenti deducono quattro motivi. Il primo motivo verte, in sostanza, su una violazione del diritto a una buona amministrazione sancito dall'articolo 41, paragrafo 1, della Carta. Il secondo motivo verte su una violazione dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE, sulla base del rilievo che il Tribunale ha qualificato la portata geografica del comportamento al livello tedesco come estesa all'intero territorio del SEE. Con il loro terzo motivo, le ricorrenti deducono, in sostanza, una violazione di questi ultimi due articoli da parte del Tribunale, sulla base del rilievo che il Tribunale ha qualificato come infrazione unica la serie di atti comprendenti tre diversi livelli di contatti. Il quarto motivo verte su una violazione degli stessi articoli nonché dell'articolo 25 del regolamento n. 1/2003, sulla base del rilievo che il Tribunale ha mantenuto un'ammenda relativa a un comportamento soggetto a prescrizione.

## ***Sul primo motivo***

### *Argomenti delle parti*

- 63 Con il loro primo motivo, le ricorrenti sostengono che il Tribunale è incorso in un errore di diritto respingendo il loro argomento secondo il quale, adottando la decisione di transazione e proseguendo la sua indagine nei confronti delle ricorrenti senza affidare quest'ultima a un gruppo diverso da quello che era stato incaricato del fascicolo che aveva dato luogo a tale decisione, la Commissione ha violato l'articolo 41, paragrafo 1, della Carta.
- 64 In primo luogo, le ricorrenti sostengono che il Tribunale ha ommesso di valutare se il procedimento amministrativo, ripreso nei confronti della Scania dopo l'adozione della decisione di transazione, fosse conforme al principio di imparzialità oggettiva. Esse rinviano alle considerazioni contenute in particolare nei punti 129, 147 e 151 della sentenza impugnata, vertenti sul rispetto del principio di imparzialità nel contesto di un procedimento «ibrido» scaglionato, come quello di cui trattasi nel caso di specie. Esse affermano che l'adozione di tale decisione ha fatto gravare un onere supplementare sulla Commissione, che avrebbe dovuto adoperarsi a rispettare non solo il principio cosiddetto di «*tabula rasa*», ma anche il suo dovere di imparzialità. Orbene, sebbene, a tale punto 151, il Tribunale abbia, in sostanza, riconosciuto che, in tali circostanze, potrebbe essere giustificato affidare i fascicoli a due gruppi diversi, esso non ne avrebbe tratto la corretta conclusione giuridica e avrebbe esaminato la questione dell'imparzialità unicamente sotto il profilo dell'imparzialità soggettiva.
- 65 A tal riguardo, esse osservano più in particolare che, al suddetto punto 151, il Tribunale ha affermato che la Scania non aveva dimostrato come il fatto di aver coinvolto gli stessi servizi della Commissione nell'adozione tanto della decisione di transazione quanto della decisione controversa sarebbe stato «di per sé» idoneo ad attestare la mancanza di un esame imparziale del caso nei loro confronti, per constatare successivamente, al punto 152 di detta sentenza, che la Scania non aveva dimostrato che la Commissione avesse «manifestato un'opinione preconcepita o un pregiudizio personale nei confronti della Scania (...) in violazione del principio di imparzialità soggettiva». Così facendo, il Tribunale sarebbe incorso in un errore di diritto, in quanto avrebbe limitato la sua valutazione all'imparzialità «soggettiva» e avrebbe ommesso di esaminare il principio, giuridicamente distinto, di imparzialità «oggettiva».
- 66 In secondo luogo, le ricorrenti sostengono che, anche se la Corte dovesse ritenere che il Tribunale abbia valutato tale principio di imparzialità oggettiva, la valutazione del Tribunale al riguardo è, in ogni caso, errata in diritto. La sentenza impugnata non conterrebbe alcuna giustificazione che consenta di concludere che la Commissione ha rispettato detto principio di imparzialità oggettiva, nonostante la circostanza che gli stessi servizi della Commissione abbiano partecipato all'adozione della decisione di transazione e della decisione controversa, mentre il Tribunale avrebbe tuttavia riconosciuto esplicitamente, al punto 151 di tale sentenza, che detta circostanza «rende maggiormente difficile garantire che l'esame dei fatti e delle prove nei confronti di un'impresa, dopo l'adozione della decisione di transazione, avvenga alla luce del principio di “*tabula rasa*”».
- 67 Orbene, un siffatto riconoscimento metterebbe in dubbio l'imparzialità della Commissione. Al punto 151 della sentenza impugnata, il Tribunale indicherebbe altresì come la Commissione avrebbe potuto agire per escludere un siffatto dubbio, ossia «[affidando] i fascicoli a due gruppi diversi», vale a dire coinvolgendo nel procedimento ordinario che ha dato luogo all'adozione della decisione controversa un gruppo diverso da quello coinvolto nel procedimento di

transazione. Pertanto, dal ragionamento stesso adottato dal Tribunale in tale sentenza risulterebbe che, adottando la decisione di transazione e proseguendo la sua indagine nei confronti della Scania facendo affidamento agli stessi servizi della Commissione, quest'ultima ha violato l'articolo 41, paragrafo 1, della Carta. Il Tribunale avrebbe tuttavia omesso di riconoscere che la Commissione non aveva offerto garanzie sufficienti per escludere qualsiasi legittimo dubbio quanto alla sua imparzialità oggettiva nello svolgimento di tale procedimento ordinario, incorrendo così in un errore di diritto.

68 La Commissione contesta la fondatezza di tale argomento.

### *Giudizio della Corte*

69 Per quanto riguarda, sotto un primo profilo, l'argomento delle ricorrenti con cui esse addebitano al Tribunale di aver omesso di valutare se il procedimento amministrativo, ripreso nei confronti della Scania dopo l'adozione della decisione di transazione, fosse conforme al principio di imparzialità oggettiva, occorre ricordare che, conformemente alla giurisprudenza della Corte, la Commissione è tenuta a rispettare, nel corso del procedimento amministrativo, i diritti fondamentali delle imprese interessate. A tale titolo, il principio di imparzialità, che rientra nell'ambito del diritto ad una buona amministrazione, deve essere tenuto distinto dal principio della presunzione di innocenza (sentenza del 12 gennaio 2023, HSBC Holdings e a./Commissione, C-883/19 P, EU:C:2023:11, punto 76 nonché giurisprudenza ivi citata).

70 Il diritto ad una buona amministrazione, sancito all'articolo 41 della Carta, prevede che ogni persona abbia diritto, in particolare, a che le questioni che la riguardano siano trattate in modo imparziale dalle istituzioni dell'Unione europea. Tale requisito di imparzialità comprende, da un lato, il profilo soggettivo, nel senso che nessuno dei membri dell'istituzione interessata che è incaricata della questione deve manifestare opinioni preconcepite o pregiudizi personali e, dall'altro, il profilo oggettivo, nel senso che l'istituzione è tenuta ad offrire garanzie sufficienti per escludere al riguardo qualsiasi legittimo dubbio (sentenza del 12 gennaio 2023, HSBC Holdings e a./Commissione, C-883/19 P, EU:C:2023:11, punto 77 e giurisprudenza ivi citata).

71 Nel caso di specie, ai punti 144 e 145 della sentenza impugnata, il Tribunale ha ricordato ciò che implica tale diritto ad una buona amministrazione, conformemente alla giurisprudenza richiamata ai due punti precedenti della presente sentenza.

72 Al punto 147 della sentenza impugnata, poi, esso respinge l'argomento della Commissione secondo la quale, in circostanze come quelle del caso di specie, una violazione del principio di imparzialità è da valutarsi unicamente in quanto eventuale conseguenza di una violazione del principio di presunzione di innocenza nell'adozione della decisione di transazione, e rileva che una siffatta violazione poteva risultare da altre carenze della Commissione nell'offrire garanzie sufficienti per escludere qualsiasi legittimo dubbio, ai sensi della giurisprudenza, quanto alla sua imparzialità nello svolgimento del procedimento amministrativo ordinario.

73 Il Tribunale ha tuttavia constatato, al punto 148 di detta sentenza, che nessuno degli argomenti adottati dalle ricorrenti consentiva di dimostrare che, nel caso di specie, la Commissione non avesse offerto, nel corso di tale procedimento, tutte le garanzie atte ad escludere qualsiasi legittimo dubbio circa la sua imparzialità nell'esame del caso riguardante la Scania. Esso ha motivato tale constatazione con un'analisi di detti argomenti ai punti da 149 a 164 della medesima sentenza.

- 74 In particolare, esso ha constatato, al punto 151 della sentenza impugnata, che il coinvolgimento degli stessi servizi nell'adozione tanto della decisione di transazione quanto della decisione controversa rendeva maggiormente difficile garantire che l'esame dei fatti e delle prove nei confronti di un'impresa, dopo l'adozione della decisione di transazione, «[avvenisse] alla luce del principio [cosiddetto] di “*tabula rasa*”, e che ciò potrebbe giustificare, al fine di fugare ogni dubbio al riguardo, l'affidamento dei fascicoli a due gruppi diversi. Tuttavia, al punto 152 di tale sentenza, esso ha constatato che le ricorrenti non avevano dimostrato che un membro della Commissione o dei servizi coinvolti nell'adozione della decisione controversa avesse manifestato un'opinione preconcepita o un pregiudizio personale nei confronti della Scania, in particolare a causa del fatto di aver partecipato all'adozione della decisione di transazione, «in violazione del principio di imparzialità soggettiva».
- 75 Al riguardo, occorre ricordare, in primo luogo, che il procedimento di transazione è un procedimento amministrativo alternativo al procedimento amministrativo ordinario, distinto da quest'ultimo, che presenta alcune particolarità. In secondo luogo, qualora l'impresa interessata non presenti una proposta di transazione, il procedimento per l'adozione della decisione definitiva è disciplinato dalle disposizioni generali del regolamento n. 773/2004, anziché da quelle che disciplinano il procedimento di transazione. In terzo luogo, per quanto riguarda tale procedimento ordinario, nell'ambito del quale le responsabilità devono ancora essere accertate, la Commissione è vincolata soltanto dalla comunicazione degli addebiti ed è tenuta a prendere in considerazione i nuovi elementi portati a sua conoscenza nel corso del medesimo procedimento (v., in tal senso, sentenza del 12 gennaio 2017, *Timab Industries e CFPR/Commissione*, C-411/15 P, EU:C:2017:11, punto 136).
- 76 Ne consegue che il «principio cosiddetto di “*tabula rasa*”», menzionato dal Tribunale al punto 129 della sentenza impugnata, che riprende, in sostanza, le considerazioni ricordate al punto precedente della presente sentenza, si limita a tradurre la constatazione secondo la quale la presunzione di innocenza deve essere rispettata nei confronti dell'impresa o delle imprese che decidono di non portare avanti il procedimento di transazione con la Commissione.
- 77 Ne consegue, da un lato, che tale «principio cosiddetto di “*tabula rasa*”» non era affatto rilevante per la valutazione, da parte del Tribunale, nella causa di cui era investito, del rispetto del principio di imparzialità da parte della Commissione e, dall'altro lato e in ogni caso, che, contrariamente a quanto ritenuto dal Tribunale, la partecipazione degli stessi servizi nell'adozione tanto della decisione di transazione quanto della decisione controversa non implicava alcuna difficoltà per il rispetto del «principio cosiddetto di “*tabula rasa*”». Infatti, un cambiamento del gruppo responsabile di un fascicolo in seno alla Commissione sarebbe addirittura contrario ai principi di buona amministrazione e di trattamento entro un termine ragionevole del procedimento amministrativo.
- 78 Si deve tuttavia constatare che il Tribunale non ha tratto alcuna conseguenza dall'erronea considerazione, contenuta nella seconda frase del punto 151 della sentenza impugnata e richiamata al punto 74 della presente sentenza, sicché la critica diretta nei suoi confronti da parte delle ricorrenti è inoperante.
- 79 Nei limiti in cui l'argomento delle ricorrenti deve essere inteso nel senso che queste ultime sostengono che il Tribunale avrebbe dovuto ritenere che il fatto che lo stesso gruppo sia stato incaricato del caso per tutta la durata del procedimento «ibrido» scaglionato di cui trattasi costituisca necessariamente una violazione, da parte della Commissione, del suo obbligo di imparzialità oggettiva, occorre rilevare che il mero fatto che lo stesso gruppo della Commissione

- sia stato incaricato delle varie fasi successive dell'accertamento che ha portato all'adozione della decisione di transazione, e poi della decisione controversa, non, può di per sé, a prescindere da qualsiasi altro elemento oggettivo, far sorgere dubbi sull'imparzialità di tale istituzione (v., per analogia, sentenza del 1° luglio 2008, Chronopost e La Poste/UFEX e a., C-341/06 P e C-342/06 P, EU:C:2008:375, punto 56).
- 80 Orbene, le ricorrenti non hanno dimostrato di aver fatto valere, dinanzi al Tribunale, siffatti elementi oggettivi. Per di più, nulla nell'argomento delle ricorrenti consente di dimostrare che il Tribunale si sia astenuto dal valutare se, nel caso di specie, la Commissione si fosse comportata in modo conforme al principio di imparzialità oggettiva.
- 81 Infatti, al punto 152 della sentenza impugnata, il Tribunale ha ritenuto che le ricorrenti non avessero dimostrato che il gruppo incaricato del fascicolo o un membro di tale gruppo avesse manifestato un qualsivoglia pregiudizio nei confronti della Scania durante il procedimento ordinario e, contrariamente a quanto affermano in sostanza le ricorrenti, tale punto 152 non è l'unico motivo su cui si basa la constatazione, da parte del Tribunale, dell'assenza di violazione, da parte della Commissione, del principio di buona amministrazione nel caso di specie, né consente di stabilire che tale organo giurisdizionale abbia, in tale contesto, omesso di valutare la conformità del comportamento della Commissione a detto principio di imparzialità oggettiva.
- 82 Pertanto, da una lettura complessiva dei punti da 100 a 104 e da 148 a 164 della sentenza impugnata risulta che il Tribunale ha esaminato non solo il profilo «soggettivo», ma anche il profilo «oggettivo» del principio di imparzialità, alla luce dell'argomento che gli era stato sottoposto al riguardo dalle ricorrenti.
- 83 Per quanto riguarda, in particolare, tale imparzialità oggettiva, il Tribunale ha anzitutto ricordato, ai punti 100 e 101 della sentenza impugnata, i principi giurisprudenziali che disciplinano il ricorso, da parte della Commissione, a un procedimento cosiddetto «ibrido» e ne ha dedotto, al punto 104 di tale sentenza, che, contrariamente a quanto affermato, in sostanza, dalle ricorrenti, il ricorso a procedimenti «ibridi» nell'ambito dell'applicazione dell'articolo 101 TFUE, nei quali l'adozione della decisione di transazione e quella della decisione al termine del procedimento ordinario sono scaglionate nel tempo, non comportava, di per sé e in ogni caso, in particolare una violazione del dovere di imparzialità. Esso ne ha dedotto, al punto 105 di detta sentenza, che la Commissione era legittimata a ricorrere a un siffatto procedimento ibrido, a condizione di rispettare, in particolare, tale dovere, circostanza che esso ha esaminato in seguito, ai punti 143 e seguenti della medesima sentenza.
- 84 Al riguardo, esso ha segnatamente ricordato, al punto 145 della sentenza impugnata, i principi giurisprudenziali contenuti al punto 70 della presente sentenza e ha esaminato, ai punti da 148 a 164 della sentenza impugnata, gli argomenti addotti dalle ricorrenti a sostegno della loro affermazione secondo la quale la Commissione non avrebbe offerto loro, nel caso di specie, tutte le garanzie necessarie per escludere qualsiasi legittimo dubbio circa la sua imparzialità nell'esame del caso che le riguarda.
- 85 Orbene, rilevando in sostanza, anzitutto, al punto 104 della sentenza impugnata che, di per sé, il ricorso da parte della Commissione a un procedimento ibrido non consente di configurare una violazione, da parte di tale istituzione, del suo dovere di imparzialità, poi, al punto 149 di tale sentenza, che, quando esamina, nell'ambito del procedimento ordinario, gli elementi di prova prodotti dalle parti che hanno scelto di non procedere alla transazione, la Commissione non è in alcun modo vincolata dalle constatazioni fattuali e dalle qualificazioni giuridiche da essa operate

nella decisione di transazione nei confronti delle parti che avevano deciso di transigere, e, infine, al punto 159 della stessa sentenza, che le ricorrenti non hanno addebitato alla Commissione di non aver rispettato, nel corso del procedimento amministrativo che ha portato all'adozione della decisione controversa, tutte le garanzie procedurali connesse all'esercizio effettivo dei loro diritti della difesa, quali previste, in particolare, dalle disposizioni generali del regolamento n. 773/2004, il Tribunale ha esaminato almeno implicitamente, ma necessariamente, il profilo «oggettivo» dell'obbligo di imparzialità, il cui rispetto si impone alla Commissione. Infatti, tali elementi dimostrano che il Tribunale ha valutato se alle ricorrenti fossero state offerte garanzie sufficienti per escludere qualsiasi legittimo dubbio circa l'imparzialità oggettiva della Commissione.

- 86 Per quanto riguarda, sotto un secondo profilo, l'argomento delle ricorrenti con il quale esse affermano, in sostanza, che il Tribunale ha, in ogni caso, valutato il principio di imparzialità oggettiva in modo errato in diritto, occorre ricordare che, con tale argomento, le ricorrenti addebitano al Tribunale, da un lato, di non aver giustificato la sua valutazione secondo la quale la Commissione aveva rispettato il principio di imparzialità. Esse invocano quindi, in sostanza, una violazione, da parte del Tribunale, del suo obbligo di motivazione. Orbene, come risulta dai punti da 80 a 85 della presente sentenza, il Tribunale ha ben motivato la sentenza impugnata a tal riguardo.
- 87 Dall'altro lato, nei limiti in cui le ricorrenti si basano sulla considerazione, contenuta al punto 151 della sentenza impugnata, secondo la quale la partecipazione degli stessi servizi della Commissione all'adozione tanto della decisione di transazione quanto della decisione controversa avrebbe reso maggiormente difficile il rispetto del «principio cosiddetto di “*tabula rasa*”», è sufficiente rilevare che dal punto 77 della presente sentenza risulta che tale considerazione è errata in diritto.
- 88 Dall'insieme delle considerazioni che precedono emerge che il primo motivo deve essere respinto.

### ***Sul secondo motivo***

- 89 Con il loro secondo motivo, le ricorrenti affermano, in sostanza, che il Tribunale ha violato l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE qualificando la portata geografica del comportamento al livello tedesco come estesa all'intero territorio del SEE. Esse suddividono tale motivo in quattro parti.

#### *Sulla prima parte del secondo motivo*

##### *– Argomenti delle parti*

- 90 Con la prima parte del loro secondo motivo, le ricorrenti, riferendosi al punto 421 della sentenza impugnata, affermano che il Tribunale è incorso in un errore di diritto, da un lato, concludendo che, per stabilire la portata geografica di una pratica concordata, esso poteva prendere in considerazione solo la portata delle informazioni ottenute e, dall'altro, omettendo, in tal modo, di prendere in considerazione, nella sua valutazione giuridica, l'intenzione delle imprese partecipanti a tale pratica concordata, che sarebbe tuttavia un elemento costitutivo di una siffatta pratica.

91 Il Tribunale non potrebbe quindi basarsi unicamente sul contenuto e sulla natura delle informazioni scambiate per qualificare tale portata geografica. Il fatto che il Tribunale non abbia tenuto conto di tale «intenzione» lo avrebbe portato a confermare erroneamente che la Scania aveva partecipato a scambi al livello tedesco, che facevano parte di un'infrazione unica e continuata all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE, a livello del SEE e per tutto il periodo dell'infrazione, ossia dal 17 gennaio 1997 al 18 gennaio 2011.

92 La Commissione contesta tale argomento.

– *Giudizio della Corte*

93 Al punto 421 della sentenza impugnata il Tribunale ha ritenuto che, sulla base degli elementi di prova riguardanti la portata geografica delle informazioni ottenute dalla Scania DE, che esso aveva analizzato ai punti da 405 a 420 di tale sentenza, valutati globalmente, si doveva concludere che la Scania DE, attraverso la partecipazione dei suoi dipendenti a scambi di informazioni al livello tedesco, otteneva informazioni aventi una portata che oltrepassava il mercato tedesco. Sulla base di tale constatazione, esso ha respinto il sesto motivo dedotto dalle ricorrenti dinanzi ad esso, vertente su un'asserita violazione dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE in quanto la Commissione aveva ritenuto che la portata geografica dell'infrazione relativa al livello tedesco si estendesse all'intero territorio del SEE. Esso ha inoltre precisato, al suddetto punto 421, che tali constatazioni erano sufficienti a respingere tale motivo indipendentemente dalla questione se la Scania DE fornisse anche informazioni la cui portata oltrepassava il mercato tedesco.

94 Da una giurisprudenza costante risulta che una violazione dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE può risultare non soltanto da un atto isolato, ma anche da una serie di atti o persino da un comportamento continuato, anche quando uno o più elementi di questa serie di atti o di questo comportamento continuato potrebbero altresì costituire, di per sé e considerati isolatamente, una violazione di detta disposizione. Quindi, qualora le diverse azioni facciano parte di un «piano d'insieme», a causa del loro identico oggetto di distorsione del gioco della concorrenza all'interno del mercato comune, la Commissione può imputare la responsabilità di tali azioni in funzione della partecipazione all'infrazione considerata nel suo insieme (sentenza del 6 dicembre 2012, Commissione/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).

95 Da una giurisprudenza ben consolidata si evince altresì che, per poter dimostrare la partecipazione di un'impresa all'attuazione di una siffatta infrazione unica, la Commissione deve provare che tale impresa intendesse contribuire con il proprio comportamento agli obiettivi comuni perseguiti da tutti i partecipanti e che fosse al corrente dei comportamenti illeciti previsti o attuati da altre imprese nel perseguire i medesimi obiettivi, ovvero che potesse ragionevolmente prevederli e fosse pronta ad accettarne il rischio (sentenza del 6 dicembre 2012, Commissione/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punti 42 e 60 nonché giurisprudenza ivi citata).

96 In tal senso, un'impresa può avere partecipato direttamente al complesso dei comportamenti anticoncorrenziali che compongono l'infrazione unica e continuata, nel qual caso correttamente la Commissione può imputarle la responsabilità di tutti questi comportamenti e, pertanto, di detta infrazione nel suo insieme. Un'impresa può anche avere partecipato direttamente solo ad alcuni di tali comportamenti, ma essere stata al corrente di tutti gli altri comportamenti illeciti previsti o attuati dagli altri partecipanti all'intesa nel perseguire i medesimi obiettivi, o aver

potuto ragionevolmente prevederli ed essere stata pronta ad accettarne il rischio. Anche in un caso del genere la Commissione può ben imputare a tale impresa la responsabilità di tutti i comportamenti anticoncorrenziali che compongono tale infrazione e, di conseguenza, dell'infrazione nel suo insieme (sentenza del 6 dicembre 2012, Commissione/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punto 43).

- 97 Da quanto precede risulta che, per concludere che gli scambi di informazioni in questione oltrepassavano il mercato tedesco e riguardavano il territorio del SEE, era sufficiente per il Tribunale constatare che una siffatta conclusione risultava dal contenuto delle informazioni ottenute dalla Scania DE da parte degli altri partecipanti.
- 98 Pertanto, l'affermazione delle ricorrenti secondo la quale il Tribunale non poteva basarsi sul mero fatto che gli scambi al livello tedesco riguardavano il territorio del SEE per confermare la loro partecipazione all'infrazione deriva da una confusione tra, da un lato, le condizioni necessarie per accertare e definire la portata di un'infrazione unica e continuata e, dall'altro, le condizioni che devono essere soddisfatte per imputare a un'impresa la responsabilità di tale infrazione nel suo complesso.
- 99 Secondo costante giurisprudenza della Corte, è sufficiente che la Commissione dimostri che l'impresa interessata abbia partecipato a riunioni durante le quali sono stati conclusi accordi di natura anticoncorrenziale, senza esservi manifestamente opposta, affinché sia sufficientemente provata la partecipazione della detta impresa all'intesa. Ove sia stata dimostrata la partecipazione a riunioni del genere, spetta a tale impresa dedurre indizi atti a dimostrare che la sua partecipazione a dette riunioni era priva di qualunque spirito anticoncorrenziale, dimostrando che essa aveva dichiarato alle sue concorrenti di partecipare a tali riunioni in un'ottica diversa dalla loro (v., in tal senso, sentenza del 28 giugno 2005, Dansk Rørindustri e a./Commissione, C-189/02 P, C-202/02 P, da C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, EU:C:2005:408, punto 142 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 100 Dalla giurisprudenza risulta altresì che si deve presumere, salvo prova contraria che spetta agli operatori interessati fornire, che le imprese partecipanti alla concertazione e che restano attive sul mercato tengano conto delle informazioni scambiate con i loro concorrenti per determinare il proprio comportamento su tale mercato (sentenza del 19 marzo 2015, Dole Food e Dole Fresh Fruit Europe/Commissione, C-286/13 P, EU:C:2015:184, punto 127 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 101 Da tale giurisprudenza si evince che, qualora la Commissione dimostri che l'impresa interessata ha partecipato a riunioni nel corso delle quali sono stati conclusi accordi di natura anticoncorrenziale, senza esservi manifestamente opposta, tale istituzione non deve inoltre provare che tale impresa aveva l'intenzione di partecipare all'infrazione, ma spetta a detta impresa fornire le prove della sua dissociazione rispetto a tali accordi e, in particolare, come nel caso di specie, alla portata geografica di questi ultimi.
- 102 Pertanto, è senza incorrere in errori di diritto che il Tribunale ha concluso, dopo aver analizzato gli elementi di prova sottoposti alla sua valutazione, che la Commissione era legittimata a concludere che, mediante scambi di informazioni al livello tedesco, la Scania DE otteneva informazioni aventi una portata che oltrepassava il mercato tedesco, senza imporre alla Commissione di dimostrare, inoltre, che, partecipando a tali scambi, la Scania DE avesse l'intenzione di ottenere tali informazioni e di tenerne conto per determinare il suo comportamento.

103 Di conseguenza, occorre respingere la prima parte del secondo motivo in quanto infondata.

*Sulla seconda parte del secondo motivo*

*– Argomenti delle parti*

104 Con la seconda parte del loro secondo motivo, le ricorrenti affermano che il Tribunale è incorso in un errore di diritto ritenendo che la portata delle informazioni ottenute dalla Scania DE in occasione degli scambi al livello tedesco oltrepassasse il mercato tedesco.

105 Al riguardo, le ricorrenti criticano, in sostanza, il ragionamento del Tribunale di cui ai punti da 405 a 414 della sentenza impugnata, nei quali il Tribunale ha analizzato gli elementi del fascicolo e ne ha concluso, al punto 414 di tale sentenza, che, alla luce di detti elementi considerati nel loro insieme, occorre constatare che la portata delle informazioni ottenute dalla Scania DE in occasione degli scambi al livello tedesco oltrepassava il mercato tedesco. Esse affermano, in sostanza, che le cinque parti in cui è sviluppata la motivazione, contenute in tali punti, sono non soltanto insufficienti a sostenere tale conclusione in modo adeguato, ma anche incoerenti, se non contraddittorie, laddove, al fine di dimostrare l'esistenza di un'infrazione all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE, la giurisprudenza esige che la Commissione produca prove serie, precise e concordanti.

106 La Commissione afferma che tale argomento deve essere respinto.

*– Giudizio della Corte*

107 Si deve osservare che, con la seconda parte del loro secondo motivo, le ricorrenti chiedono, in realtà, alla Corte di procedere a una nuova valutazione dei fatti e degli elementi di prova, senza tuttavia invocare il loro snaturamento da parte del Tribunale. Infatti, con l'argomento presentato a sostegno di questa seconda parte, le ricorrenti si limitano ad esporre le ragioni per le quali, a loro avviso, il Tribunale avrebbe dovuto adottare un'interpretazione diversa dei vari elementi rilevati ai punti della sentenza impugnata da esse indicati, e rinviando peraltro a numerosi passaggi del loro ricorso dinanzi al Tribunale.

108 Indubbiamente la questione se il Tribunale abbia rispettato le norme in materia di onere e di produzione della prova nell'esaminare gli elementi probatori invocati dalla Commissione a sostegno dell'esistenza di un'infrazione alle regole del diritto dell'Unione in materia di concorrenza costituisce una questione di diritto che può essere sollevata nel contesto dell'impugnazione. Tuttavia, non può essere messa in discussione dinanzi alla Corte la valutazione da parte del Tribunale dell'efficacia probatoria dei documenti del fascicolo, fatto salvo il caso di inosservanza delle norme in materia di onere e di produzione della prova e di snaturamento di tali documenti (v., in tal senso, sentenza del 26 gennaio 2017, Commissione/Keramag Keramische Werke e a., C-613/13 P, EU:C:2017:49, punti 26 e 27 nonché giurisprudenza ivi citata). Orbene, le ricorrenti non allegano nulla in tal senso.

109 Pertanto, la seconda parte del secondo motivo deve essere respinta in quanto irricevibile.

*Sulla terza parte del secondo motivo*

*– Argomenti delle parti*

- 110 Con la terza parte del loro secondo motivo, le ricorrenti affermano che il Tribunale è incorso in un errore nei limiti in cui ha implicitamente ritenuto che la Scania DE avesse l'«intenzione» di partecipare a uno scambio di informazioni al livello tedesco la cui portata si estendeva al territorio del SEE.
- 111 Al riguardo, richiamando il ragionamento del Tribunale contenuto nei punti da 415 a 420 della sentenza impugnata e criticandolo, le ricorrenti affermano, in sostanza, che, poiché la valutazione del Tribunale deve essere considerata una valutazione dell'intenzione della Scania DE di partecipare a uno scambio di informazioni al livello tedesco la cui portata si estendeva al territorio del SEE, il Tribunale è incorso in un errore di diritto in quanto, ai punti 416 e 418 di tale sentenza, ha basato tale valutazione su una motivazione insufficiente, incoerente e contraddittoria e in quanto non ha esaminato né trattato sufficientemente, al punto 419 di detta sentenza, gli argomenti specifici addotti o le prove prodotte dalla Scania, venendo così meno anche al suo obbligo di motivazione. Il Tribunale avrebbe anche disatteso la giurisprudenza che esige che la Commissione produca prove serie, precise e concordanti al fine di dimostrare una violazione dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE; le ricorrenti rinviando, a tal riguardo, al punto 417 della medesima sentenza.
- 112 Per di più, esse affermano che, al punto 420 della sentenza impugnata, il Tribunale ha illegittimamente escluso il valore probatorio delle dichiarazioni giurate presentate dalla Scania e non ne ha tenuto debitamente conto. Secondo le ricorrenti, in assenza di qualsiasi prova diretta del fatto che le informazioni ottenute al livello tedesco siano state trasmesse alla sede della Scania, non si poteva ritenere che le dichiarazioni delle persone direttamente coinvolte nel comportamento asserito avessero un «valore probatorio limitato», semplicemente per il motivo che esse erano state prodotte dopo gli eventi rilevanti, ai fini della difesa della Scania nel corso del procedimento amministrativo.
- 113 La Commissione contesta tale argomento.

*– Giudizio della Corte*

- 114 Occorre osservare che l'argomento delle ricorrenti formulato a sostegno della terza parte del loro secondo motivo si basa sulla premessa secondo cui il Tribunale, ai punti da 415 a 420 della sentenza impugnata, ha constatato che era intenzione della Scania DE partecipare a uno scambio di informazioni al livello tedesco la cui portata si estendeva al territorio del SEE.
- 115 Orbene, da tali punti, letti congiuntamente ai punti da 405 a 414 e 421 di tale sentenza, risulta che il Tribunale si è limitato a constatare che la Scania DE otteneva, attraverso la partecipazione dei suoi dipendenti a scambi di informazioni al livello tedesco, informazioni aventi una portata che oltrepassava il mercato tedesco. I punti da 415 a 420 di detta sentenza sono più precisamente dedicati a respingere l'affermazione delle ricorrenti dinanzi al Tribunale secondo la quale i dipendenti della Scania DE che partecipavano agli scambi al livello tedesco non avevano mai ipotizzato che le informazioni ricevute dai rappresentanti delle società figlie degli altri costruttori di autocarri si riferissero a prezzi europei o potessero ridurre l'incertezza quanto alla strategia europea di questi altri costruttori.

116 Senza che sia necessario determinare se la terza parte del secondo motivo sia volta, in realtà, a mettere in discussione la valutazione delle prove da parte del Tribunale e, di conseguenza, se debba essere respinta in quanto irricevibile conformemente alla giurisprudenza citata al punto 108 della presente sentenza, la stessa deve essere respinta in quanto infondata, dal momento che si basa sulla premessa menzionata al punto 114 della presente sentenza, la quale è erronea.

*Sulla quarta parte del secondo motivo*

*– Argomenti delle parti*

117 Con la quarta parte del loro secondo motivo, le ricorrenti sostengono che il Tribunale è incorso in un errore di diritto determinando la portata delle informazioni fornite dalla Scania DE. Al riguardo, le ricorrenti indicano che la conclusione del Tribunale secondo la quale, tramite i contatti al livello tedesco, la Scania DE ha fornito informazioni la cui portata si estendeva all'intero SEE è insufficientemente motivata e fondata su una motivazione inadeguata. In particolare, il Tribunale sarebbe incorso in un errore nella valutazione del significato degli elementi di prova contenuti nelle relazioni economiche redatte da uno studio di consulenza economica, allorché ha respinto la rilevanza di tali relazioni ai punti 439 e 440 della sentenza impugnata.

118 La Commissione contesta tale argomento.

*– Giudizio della Corte*

119 Come nel caso della seconda parte del secondo motivo, occorre constatare che, con la quarta parte di tale motivo, le ricorrenti chiedono alla Corte di procedere a una nuova valutazione dei fatti e degli elementi di prova, senza invocare il loro snaturamento da parte del Tribunale. Pertanto, per le stesse ragioni esposte in relazione alla seconda parte del secondo motivo, occorre respingere anche la quarta parte di detto motivo in quanto irricevibile.

120 Pertanto, il secondo motivo di impugnazione deve essere respinto nella sua interezza in quanto in parte irricevibile e in parte infondato.

***Sul terzo motivo***

*Argomenti delle parti*

121 Con il loro terzo motivo, le ricorrenti affermano che gli elementi di fatto sulla base dei quali il Tribunale ha ritenuto fondata la constatazione della Commissione secondo la quale, nel caso di specie, esisteva un'infrazione unica non possono fungere da fondamento alla constatazione secondo la quale ciascun atto in questione perseguiva un obiettivo anticoncorrenziale identico e, di conseguenza, faceva parte di un piano d'insieme avente un obiettivo anticoncorrenziale unico o contribuiva all'attuazione di tale piano. Inoltre, il Tribunale non fornirebbe alcun ragionamento al riguardo. Di conseguenza, il Tribunale ha erroneamente qualificato come «infrazione unica» i comportamenti posti in essere ai tre diversi livelli di contatti menzionati ai punti da 33 a 36 della presente sentenza.

- 122 Le ricorrenti suddividono tale motivo in tre parti.
- 123 Con la prima parte del suddetto motivo, le ricorrenti sostengono che il Tribunale è incorso in un errore di diritto qualificando come «infrazione unica» i comportamenti ai tre livelli di contatti di cui ai punti da 33 a 36 della presente sentenza e omettendo di indicare in che modo gli elementi di fatto sui quali si è basato giustificano tale qualificazione.
- 124 Pertanto, ai punti da 464 a 469 della sentenza impugnata, il Tribunale si baserebbe su un certo numero di elementi per procedere a detta qualificazione, ma nessuno di questi ultimi, considerato isolatamente o congiuntamente, sarebbe idoneo a suffragare la conclusione secondo cui questi tre livelli di contatti costituivano un'infrazione unica. A tal riguardo, le ricorrenti contestano, in sostanza, da un lato, il fatto che il Tribunale si sia basato sulla circostanza che i contatti in questione riguardavano gli stessi prodotti ed erano stati condotti dallo stesso gruppo di costruttori di autocarri nonché su quella che il comportamento in questione coinvolgeva un piccolo gruppo di dipendenti all'interno di ciascun livello, la cui composizione permaneva relativamente stabile. Dall'altro lato, le ricorrenti contestano diverse constatazioni del Tribunale secondo le quali questi tre livelli di contatti presentavano collegamenti fattuali, così come la sua conclusione secondo cui il livello inferiore della sede e il livello tedesco hanno contribuito alla realizzazione di un piano comune.
- 125 Con la seconda parte del loro terzo motivo, le ricorrenti affermano che il Tribunale è incorso in un errore di diritto concludendo che scambi di informazioni che non sono anticoncorrenziali fanno parte di un'infrazione unica. Al riguardo, facendo riferimento alle constatazioni del Tribunale di cui ai punti 223, 235 e 236 della sentenza impugnata, che riguarderebbero tre scambi di informazioni intervenuti nel corso del 2004 e del 2005 e che hanno avuto luogo al livello inferiore della sede, le ricorrenti affermano, in sostanza, che il Tribunale ha qualificato questi tre scambi di informazioni, pur perfettamente legittimi, come scambi che perseguono un obiettivo anticoncorrenziale identico a quello di altri scambi distinti, avvenuti a livelli diversi. Esso avrebbe quindi erroneamente constatato che questi tre scambi facevano tutti parte di un'infrazione unica. Al riguardo, il Tribunale non avrebbe fornito alcun ragionamento che spieghi in quale maniera tali atti legittimi potessero contribuire a un obiettivo anticoncorrenziale. Il Tribunale sarebbe quindi incorso in un errore di diritto qualificando scambi di informazioni non collusivi al livello inferiore della sede come facenti parte di un'infrazione unica all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE.
- 126 Con la terza parte del loro terzo motivo, le ricorrenti sostengono che il Tribunale è incorso in un errore di diritto ritenendo che il comportamento al livello tedesco perseguisse un obiettivo identico a quello perseguito a livello dirigenziale e, per quanto pertinente, al livello inferiore della sede. Infatti, la portata del comportamento al livello tedesco non si sarebbe estesa al territorio del SEE. Il punto 467 della sentenza impugnata, nel quale il Tribunale avrebbe tuttavia constatato che la Commissione poteva legittimamente ritenere che la portata geografica degli scambi anticoncorrenziali al livello tedesco e a livello dirigenziale si estendesse all'intero SEE, sarebbe quindi errato.
- 127 A tal riguardo, le ricorrenti rinviano al loro secondo motivo, con il quale affermano che il Tribunale è incorso in un errore di diritto qualificando gli scambi di informazioni al livello tedesco come aventi una portata che si estendeva all'intero SEE. Da tale errore deriverebbe che il comportamento relativo al livello tedesco non potrebbe neppure essere qualificato come volto a

perseguire un obiettivo identico a quello perseguito a livello dirigenziale e al livello inferiore della sede, essendo stato precisato che, per quest'ultima, è interessato solo il periodo relativo agli anni 2004 e 2005.

128 La Commissione contesta tale argomento.

### *Giudizio della Corte*

129 Da un lato, occorre osservare che, al punto 479 della sentenza impugnata, il Tribunale ha respinto l'affermazione delle ricorrenti secondo la quale la Commissione avrebbe dovuto valutare separatamente i tre livelli di contatti collusivi di cui ai punti da 33 a 36 della presente sentenza a causa, in particolare, dell'esistenza di collegamenti tra questi tre livelli di contatti, e che, al punto 229 di tale sentenza, il Tribunale ha constatato che le ricorrenti non erano riuscite a mettere in discussione le constatazioni della Commissione relative a tali collegamenti. Più precisamente, in detto punto 229, il Tribunale ha indicato che la Commissione aveva invocato un certo numero di elementi, elencati al punto 218 di detta sentenza, che dimostravano l'esistenza di detti collegamenti, che non erano stati contestati, vale a dire il fatto che i partecipanti erano dipendenti delle stesse imprese e il fatto che esisteva una sovrapposizione temporale tra le riunioni tenutesi ai suddetti tre livelli. Orbene, il Tribunale ha fondato la sua conclusione secondo cui gli stessi tre livelli erano collegati tra loro e non agivano in modo separato e autonomo l'uno dall'altro sull'insieme degli elementi che erano stati presi in considerazione dalla Commissione nella decisione controversa.

130 Dall'altro lato, occorre constatare che il terzo motivo nel suo complesso si fonda sulla premessa secondo cui ogni atto isolato che la Commissione ritiene facente parte di un'infrazione unica e continuata deve, di per sé, costituire un'infrazione all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE.

131 Come ricordato al punto 94 della presente sentenza, da costante giurisprudenza risulta che una violazione dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE può risultare non soltanto da un atto isolato, ma anche da una serie di atti o persino da un comportamento continuato, anche quando uno o più elementi di questa serie di atti o di questo comportamento continuato potrebbero altresì costituire, di per sé e considerati isolatamente, una violazione di detta disposizione. Così, qualora i diversi comportamenti facciano parte di un «piano d'insieme», a causa del loro identico oggetto di distorsione del gioco della concorrenza all'interno del mercato interno, la Commissione può imputare la responsabilità di tali comportamenti in funzione della partecipazione all'infrazione considerata nel suo insieme (sentenza del 16 giugno 2022, Sony Optiarc e Sony Optiarc America/Commissione, C-698/19 P, EU:C:2022:480, punto 59 nonché giurisprudenza ivi citata).

132 Un'impresa che abbia partecipato a una tale infrazione unica e continuata con comportamenti suoi propri, rientranti nella nozione di «accordo» o di «pratica concordata» ad oggetto anticoncorrenziale ai sensi dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE e miranti a contribuire alla realizzazione dell'infrazione nel suo complesso, può essere quindi responsabile anche dei comportamenti attuati da altre imprese nell'ambito di tale infrazione per tutto il periodo della sua partecipazione alla stessa (sentenza del 16 giugno 2022, Sony Optiarc e Sony Optiarc America/Commissione, C-698/19 P, EU:C:2022:480, punto 60 nonché giurisprudenza ivi citata).

133 Tuttavia, la Corte ha già precisato che, sebbene un insieme di comportamenti possa essere qualificato, alle condizioni enunciate ai due precedenti punti della presente sentenza, come «infrazione unica e continuata», non se ne può dedurre che ciascuno di tali comportamenti

debba, di per sé e considerato isolatamente, necessariamente essere qualificato come infrazione distinta a tale disposizione (sentenza del 16 giugno 2022, Sony Optiarc e Sony Optiarc America/Commissione, C-698/19 P, EU:C:2022:480, punto 64).

- 134 Infatti, ai fini dell'accertamento di un'infrazione unica e continuata, è usuale prendere in considerazione i diversi collegamenti esistenti tra i diversi elementi che compongono l'infrazione considerata. Pertanto, un contatto tra imprese che, preso isolatamente, non costituirebbe di per sé una violazione dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE può tuttavia essere rilevante per dimostrare l'esistenza di un'infrazione unica e continuata a tale disposizione, tenuto conto del contesto nel quale tale contatto ha avuto luogo. In una siffatta situazione, detto contatto fa parte di un complesso di indizi sul quale la Commissione può legittimamente fondarsi al fine di dimostrare l'esistenza di un'infrazione unica e continuata a detta disposizione (v., in tal senso, sentenza del 26 gennaio 2017, Commissione/Keramag Keramische Werke e a., C-613/13 P, EU:C:2017:49, punto 52 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 135 Dalla giurisprudenza richiamata ai punti da 131 a 134 della presente sentenza risulta quindi che, per constatare l'esistenza di un'infrazione unica e continuata, è sufficiente che la Commissione dimostri che i vari comportamenti considerati fanno parte di un «piano d'insieme», senza che sia necessario che ciascuno di tali comportamenti, di per sé e considerato isolatamente, possa essere qualificato come un'infrazione distinta all'articolo 101, paragrafo 1, TFUE.
- 136 Pertanto, poiché il terzo motivo si basa sull'erronea premessa secondo cui, per poter stabilire l'esistenza di una siffatta infrazione unica e continuata, il Tribunale avrebbe dovuto esigere che la Commissione dimostrasse altresì che ciascuno di detti comportamenti considerato isolatamente costituiva di per sé un'infrazione all'articolo 101, paragrafo 1, TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE, tale motivo deve essere respinto in quanto infondato.

### ***Sul quarto motivo***

#### *Argomenti delle parti*

- 137 Con il loro quarto motivo, le ricorrenti sostengono che il Tribunale è incorso in un errore di diritto ritenendo, ai punti 516 e 532 della sentenza impugnata, che l'ottavo motivo del loro ricorso di annullamento dinanzi a tale organo giurisdizionale, relativo all'errata applicazione dell'articolo 25 del regolamento n. 1/2003, dovesse essere respinto in quanto il comportamento a livello dirigenziale faceva parte di un'infrazione unica, cessata il 18 gennaio 2011, di modo che il termine di prescrizione quinquennale previsto da tale articolo 25, paragrafo 1, lettera b), avrebbe iniziato a decorrere solo da tale data e il potere della Commissione di irrogare un'ammenda non era quindi prescritto.
- 138 Secondo le ricorrenti, tale termine di prescrizione era in realtà scaduto il 20 settembre 2010, che era verosimilmente la data del primo atto della Commissione, ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento n. 1/2003, che ha interrotto tale termine di prescrizione. Orbene, poiché il comportamento a livello dirigenziale è cessato il 23 settembre 2004, il potere della Commissione di irrogare un'ammenda per tale comportamento sarebbe stato prescritto. Peraltro, nell'ipotesi in cui la Corte annulli la sentenza impugnata, statuisca sul ricorso di annullamento dinanzi al Tribunale e decida di annullare soltanto parzialmente la decisione controversa, le ricorrenti affermano che l'ultimo comportamento potenzialmente collusivo al livello inferiore della sede ha avuto luogo più di cinque anni prima del 20 settembre 2010, sicché la Commissione non era più

competente a irrogare un'ammenda per tale comportamento, nel caso in cui esso sia considerato parte di un'infrazione unica a livello dirigenziale e al livello inferiore della sede. Poiché l'eccezione di incompetenza può essere rilevata d'ufficio dalla Corte, quest'ultima dovrebbe ritenere che il potere della Commissione di irrogare un'ammenda per detto comportamento fosse prescritto, in applicazione di tale articolo 25.

139 La Commissione contesta tale argomento.

### *Giudizio della Corte*

140 È sufficiente constatare che il quarto motivo si basa sull'ipotesi secondo la quale la Corte annulli la sentenza impugnata, statuisca sul ricorso delle ricorrenti dinanzi al Tribunale e decida di annullare una parte delle constatazioni contenute nella decisione controversa relative all'esistenza di un'infrazione unica e continuata. Infatti, le ricorrenti affermano, in sostanza, che il Tribunale ha violato l'articolo 25 del regolamento n. 1/2003 mantenendo l'ammenda imposta dalla Commissione in tale decisione, sebbene il comportamento anticoncorrenziale a livello dirigenziale fosse cessato il 23 settembre 2004 e tale comportamento fosse quindi prescritto e non potesse più essere oggetto di un'ammenda, essendo il primo atto della Commissione, ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 3, risalente al 20 settembre 2010.

141 Orbene, poiché i primi tre motivi di impugnazione sono stati respinti, occorre considerare acquisita la conclusione della Commissione, poi del Tribunale, secondo la quale l'intesa di cui trattasi costituiva un'infrazione unica e continuata che si estendeva all'intero SEE e che è durata fino al 18 gennaio 2011. In tali circostanze, tenuto conto della data del primo atto della Commissione, ai sensi del suddetto articolo 25, paragrafo 3, non si può ritenere che, a tale data del 18 gennaio 2011, il potere della Commissione di irrogare un'ammenda fosse prescritto.

142 Di conseguenza, il quarto motivo deve essere respinto in quanto infondato.

143 Poiché nessun motivo della presente impugnazione è stato accolto, quest'ultima deve essere respinta nella sua interezza in quanto, in parte, irricevibile, in parte, inoperante e, in parte, infondata.

### **Sulle spese**

144 Ai sensi dell'articolo 184, paragrafo 2, del regolamento di procedura della Corte, quando l'impugnazione è respinta, la Corte statuisce sulle spese.

145 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, di tale regolamento, applicabile al procedimento di impugnazione in forza dell'articolo 184, paragrafo 1, di quest'ultimo, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.

146 Nel caso di specie, poiché la Scania AB, la Scania CV AB e la Scania Deutschland GmbH sono rimaste soccombenti e la Commissione ne ha chiesto la condanna alle spese, occorre condannarle a farsi carico, oltre che delle proprie spese, di quelle sostenute dalla Commissione.

Per questi motivi, la Corte (Decima Sezione) dichiara e statuisce:

**1) L'impugnazione è respinta.**

**2) La Scania AB, la Scania CV AB e la Scania Deutschland GmbH sono condannate a farsi carico, oltre che delle proprie spese, di quelle sostenute dalla Commissione europea.**

Firme