

## SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

2 febrero 2022 ( \*1 )

(Competencia - Acuerdos, decisiones y prácticas concertadas - Mercado de fabricantes de camiones - Decisión por la que se declara una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE - Acuerdos y prácticas concertadas en relación con los precios de los camiones, el calendario para la introducción de emisiones tecnologías y la repercusión en los clientes de los costes relacionados con dichas tecnologías – Procedimiento «híbrido» escalonado en el tiempo – Presunción de inocencia – Principio de imparcialidad – Carta de los Derechos Fundamentales – Infracción única y continuada – Restricción de la competencia por objeto – Ámbito geográfico de la infracción – Multa – Proporcionalidad – Igualdad de trato – Jurisdicción ilimitada)

En el asunto T-799/17,

**Scania AB** , establecida en Södertälje (Suecia),

**Scania CV AB** , establecida en Södertälje,

**Scania Deutschland GmbH** , con sede en Koblenz (Alemania),

representada por los Sres. D. Arts, F. Miotto, C. Pommiès, K. Schillemans, C. Langenius, L. Ulrichs, P. Hammarskiöld, S. Falkner y N. De Backer, abogados, solicitantes,

v

**Comisión Europea** , representada por los Sres. M. Farley y L. Wildpanner, en calidad de agentes,

acusado,

RECURSO en virtud del artículo 263 TFUE por el que se solicita la anulación de la Decisión C(2017) 6467 final de la Comisión, de 27 de septiembre de 2017, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) (Asunto AT.39824 – Camiones) o, alternativamente, una reducción de las multas impuestas a los demandantes en dicha decisión,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada),

compuesta por S. Papasavvas, Presidente, A. Kornezov, E. Buttigieg (Relator), K. Kowalik-Bańczyk y G. Hesse, Jueces,

Registrador: B. Lefebvre, Administrador,

Vista la parte escrita del procedimiento y después de la audiencia del 18 de junio de 2020, da lo siguiente

## Juicio

### I. Antecedentes de la controversia

<sup>1</sup>Las demandantes, Scania AB, Scania CV AB y Scania Deutschland GmbH (en lo sucesivo, «Scania DE»), son tres personas jurídicas de la empresa Scania (en lo sucesivo, «Scania»). Scania opera en la producción y venta de camiones pesados (más de 16 toneladas) que se utilizan para transporte de larga distancia, distribución, transporte de construcción y fines especializados.

<sup>2</sup>Mediante la Decisión C(2017) 6467 final, de 27 de septiembre de 2017, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) (Asunto AT.39824 – Camiones) (en lo sucesivo, «la Decisión impugnada»), la Comisión Europea concluyó que los solicitantes habían infringido el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al participar, desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011, junto con las personas jurídicas de las empresas [ *confidencial* ], ( <sup>1</sup> ) [ *confidencial* ], [ *confidencial* ], [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ], en acuerdos colusorios sobre precios e incrementos de precios brutos para camiones pesados y medianos en el EEE, y sobre el calendario y la repercusión de costos para la introducción de tecnologías de emisión para camiones pesados y medianos requeridas por las normas Euro 3 a 6 (artículo 1 de la resolución impugnada). La Comisión impuso una multa de 880523000 EUR solidariamente a Scania AB y Scania CV AB, por la que Scania DE es solidariamente responsable por un importe de 440003282 EUR (artículo 2 de la Decisión impugnada).

#### A. Procedimiento administrativo que dio lugar a la resolución impugnada

<sup>3</sup>El 20 de septiembre de 2010, [ *confidencial* ] solicitó la exención del pago de multas de conformidad con el apartado 14 de la Comunicación de la Comisión sobre inmunidad de multas y reducción de multas en casos de carteles ( [DO 2006, C 298, p. 17](#) ; «la Comunicación sobre clemencia»). El 17 de diciembre de 2010, la Comisión concedió exención condicional de multas a [ *confidencial* ].

<sup>4</sup>Entre el 18 y el 21 de enero de 2011, la Comisión realizó inspecciones en los locales de, entre otros, los demandantes.

<sup>5</sup>El 28 de enero de 2011, [ *confidencial* ] solicitó la exención de multas de conformidad con el apartado 14 de la Comunicación sobre clemencia y, en su defecto, alternativamente, una reducción de la multa de conformidad con el apartado 27 de la Comunicación sobre clemencia. [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] siguieron su ejemplo.

<sup>6</sup>En el transcurso de la investigación, la Comisión envió varias solicitudes de información, entre otros, a las demandantes, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002,

relativo a la aplicación de las normas sobre competencia establecidas en los artículos [101 y 102 TFUE] ( [DO 2003 L 1, p. 1](#) ).

<sup>7</sup>El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó un procedimiento de conformidad con el artículo 11, apartado 6, del Reglamento n.º 1/2003 contra las demandantes y las personas jurídicas de las empresas mencionadas en el apartado 2 anterior y adoptó un pliego de cargos que notificó a todas aquellas entidades, incluidos los solicitantes.

<sup>8</sup>Tras la notificación del pliego de cargos, los destinatarios de dicho pliego tuvieron acceso al expediente de investigación de la Comisión.

<sup>9</sup>Durante [ *confidencial* ], los destinatarios del pliego de cargos se dirigieron informalmente a la Comisión y le pidieron que continuara el caso con arreglo al procedimiento de transacción previsto en el artículo 10 bis del Reglamento (CE) n.º 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo a la conducta de los procedimientos de la Comisión de conformidad con los artículos [101 y 102 TFUE] ( [DO 2004 L 123, p. 18](#) ). La Comisión decidió iniciar un procedimiento de conciliación después de que cada uno de los destinatarios del pliego de cargos confirmara su voluntad de entablar conversaciones conciliatorias.

<sup>10</sup>Entre [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ], se llevaron a cabo discusiones de conciliación entre cada destinatario del pliego de cargos y la Comisión. Tras dichas discusiones, determinados destinatarios del pliego de cargos presentaron individualmente a la Comisión una solicitud de transacción formal de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 2, del Reglamento n.º 773/2004 (en lo sucesivo, «las partes transaccionales»). Los solicitantes no hicieron tal solicitud.

<sup>11</sup>El 19 de julio de 2016, la Comisión adoptó, sobre la base del artículo 7 y del artículo 23, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003, la Decisión C(2016) 4673 final relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE y el artículo 53 del EEE Acuerdo (Asunto AT.39824 – Camiones) dirigido a las partes que concilian ('la decisión de conciliación').

<sup>12</sup>Dado que los demandantes optaron por no presentar una solicitud de transacción formal, la Comisión continuó la investigación relativa a ellos conforme al procedimiento estándar (no transacción).

<sup>13</sup>El 23 de septiembre de 2016, las demandantes, habiendo tenido acceso al expediente, presentaron su escrito de respuesta al pliego de cargos.

<sup>14</sup>El 18 de octubre de 2016, los demandantes asistieron a una audiencia.

<sup>15</sup>El 7 de abril de 2017, la Comisión, de conformidad con el apartado 111 de su Comunicación sobre las mejores prácticas para la tramitación de procedimientos en relación con los artículos 101 y 102 del TFUE ( [DO 2011, C 308, p. 6](#) ), envió a Scania AB una carta informativa. El 23 de junio de 2017,

la Comisión también envió esa carta de información a Scania CV AB y Scania DE.

<sup>16</sup>El 12 de mayo de 2017, Scania AB envió a la Comisión sus observaciones escritas sobre las pruebas adjuntas a la Carta de los hechos, que también reflejaban la posición de Scania CV AB y Scania DE.

<sup>17</sup>El 27 de septiembre de 2017, la Comisión adoptó la Decisión impugnada.

## **B. Decisión impugnada**

### ***1. Estructura del mercado de camiones y mecanismo de fijación de precios en la industria de camiones***

<sup>18</sup>La Comisión comenzó la decisión impugnada presentando, en los considerandos 22 a 50, la estructura del mercado de camiones y el mecanismo de fijación de precios en la industria de camiones, incluso con respecto a Scania.

#### ***(a) La estructura del mercado de camiones***

<sup>19</sup>En cuanto a la estructura del mercado de camiones, la Comisión afirma que se caracteriza por un alto nivel de transparencia y concentración, teniendo las partes varias oportunidades para reunirse cada año y discutir la situación del mercado. Según la Comisión, a través de todos los intercambios, las partes pudieron tener una idea precisa de la situación competitiva de cada una (considerandos 22 y 23 de la Decisión impugnada).

<sup>20</sup>La Comisión también afirma que las partes, incluida Scania, tienen filiales en mercados nacionales clave que actúan como distribuidores de sus productos. Estos distribuidores nacionales disponen de su propia red de distribuidores (considerando 25 de la Decisión impugnada). La Comisión observa que Scania vende sus camiones a través de distribuidores nacionales, que son filiales de propiedad total de Scania, en todos los Estados del EEE con la excepción de [ *confidencial* ]. Los distribuidores nacionales de Scania venden los camiones que se compran en la sede central a concesionarios que son subsidiarias de propiedad total o empresas independientes. La Comisión afirma que, en Alemania, Scania tiene distribuidores [ *confidenciales* ] que son filiales de propiedad total (considerando 26 de la Decisión impugnada).

#### ***(b) Mecanismo de fijación de precios en la industria camionera***

<sup>21</sup>En cuanto al mecanismo de fijación de precios, la Comisión señala que comprende los mismos pasos para todas las partes y comienza, por lo general, en la primera etapa, con la fijación de una lista inicial de precios brutos por parte de la casa matriz. Además, según la Comisión, en la segunda etapa se fijan precios de transferencia para la venta de camiones en los diferentes mercados nacionales entre las casas matrices de los fabricantes y los distribuidores nacionales que son empresas independientes o de propiedad total de la casa matriz. Además, según la Comisión, en la tercera etapa se fijan los precios pagados por los concesionarios a los distribuidores y, en la cuarta

etapa, el precio neto final pagado por los clientes, que es negociado por los concesionarios o por los propios fabricantes cuando vender directamente a distribuidores o a clientes de flotas,

<sup>22</sup>La Comisión considera que, aunque el precio final pagado por los clientes puede variar (por ejemplo, debido a la aplicación de diferentes descuentos en diferentes niveles de la cadena de distribución), todos los precios aplicables en cada etapa de la cadena de distribución se derivan directamente (en el caso del precio de transferencia entre la matriz y el distribuidor) o indirectamente (en el caso del precio pagado por el distribuidor al distribuidor o en el caso del precio pagado por el cliente final) del precio bruto inicial. Así pues, según la Comisión, resulta evidente que las listas de precios brutos iniciales fijadas por la sede central son un componente común y fundamental del cálculo de los precios aplicables en cada etapa de los canales nacionales de distribución en toda Europa (considerando 38 de la Decisión impugnada). La Comisión afirma que todas las partes, *confidencial* ], estableció, entre 2000 y 2006, listas de precios brutos compuestas por precios brutos armonizados en todo el EEE (considerando 40 de la Decisión impugnada).

**(c) Mecanismo de fijación de precios dentro de Scania**

<sup>23</sup>En los considerandos 41 a 50 de la Decisión impugnada, la Comisión describió el mecanismo de fijación de precios dentro de Scania y las personas involucradas en dicha fijación.

<sup>24</sup>Según esa descripción, la sede de Scania establece la lista de precios brutos de fábrica («FGPL») para todos los diversos componentes disponibles de un camión (considerando 44 de la Decisión impugnada). [ *confidencial* ].

<sup>25</sup>Cada uno de los distribuidores nacionales de Scania (por ejemplo, Scania DE) negocia con la sede de Scania un "precio neto de distribuidor" (el precio que paga el distribuidor a la sede por cada componente) sobre la base del FGPL que ha recibido. El precio neto para la distribuidora se indica en un documento denominado 'RPU' que muestra la diferencia entre el FGPL y el precio neto para la distribuidora en términos de descuento. Los descuentos otorgados al distribuidor los establece [ *confidencial* ] en la sede de Scania, pero también se discuten dentro del Price Decision Group. La decisión final sobre el precio neto para el distribuidor de Scania recae en [ *confidencial* ] (considerando 45 de la decisión impugnada).

<sup>26</sup>Además, el distribuidor nacional de Scania divulga a los concesionarios Scania en su territorio su propia lista de precios brutos (compuesta por el precio neto para el distribuidor más el margen de beneficio) de todos los componentes disponibles de un camión (considerando 46 de la Decisión impugnada).

<sup>27</sup>El concesionario Scania negociará con el distribuidor un "precio neto del concesionario" que se basa en la lista de precios brutos del distribuidor, menos

una reducción sustancial para el concesionario (considerando 47 de la decisión impugnada).

<sup>28</sup> [ *confidencial* ].

<sup>29</sup> Los clientes que compran camiones de los distribuidores de Scania pagan el 'precio del cliente'. El «precio de cliente» consiste en el precio neto del distribuidor más el margen de beneficio del distribuidor y los costes derivados de la personalización del camión, menos los descuentos y promociones ofrecidos al cliente (considerando 48 de la Decisión impugnada). La Comisión considera que el cambio en el precio en cualquier etapa de la cadena de distribución tendrá un efecto mínimo o nulo en el precio final pagado por el cliente (considerando 48 de la decisión impugnada).

<sup>30</sup> La Comisión afirma que la FGPL se aplica a nivel mundial, mientras que el precio neto del distribuidor y la lista de precios brutos del distribuidor se aplican a la región en la que opera el distribuidor. Del mismo modo, el precio negociado por el distribuidor se aplica a la región en la que opera el distribuidor (considerando 49 de la Decisión impugnada).

<sup>31</sup> El considerando 50 de la Decisión impugnada contiene un diagrama de flujo de las distintas etapas del mecanismo de fijación de precios de Scania, tal como se describe en los apartados 24 a 29 anteriores. Dicho organigrama fue aportado por los solicitantes durante el procedimiento administrativo y se presenta de la siguiente manera:

***(d) El impacto de los aumentos de precios a nivel europeo en los precios a nivel nacional***

<sup>32</sup> En los considerandos 51 y 52 de la Decisión impugnada, la Comisión examina el impacto de los aumentos de precios a nivel europeo en los precios a nivel nacional. A este respecto, la Comisión observa que los distribuidores nacionales de fabricantes como Scania DE no son independientes en la fijación de precios brutos y listas de precios brutos y que todos los precios

aplicados en cada etapa de la cadena de distribución hasta el cliente final se derivan de la Listas de precios brutos a escala europea establecidas a nivel de sede (considerando 51 de la Decisión impugnada).

<sup>33</sup>De ello se deduce, según la Comisión, que un aumento de los precios en la lista de precios brutos a nivel europeo, decidido a nivel de sede, determina el movimiento del «precio neto del distribuidor», es decir, el precio que el distribuidor paga a la sede para la compra del camión. En consecuencia, según la Comisión, el aumento por parte de la sede de los precios brutos antes mencionados también influye en el nivel del precio bruto del distribuidor, a saber, el precio que el distribuidor paga al distribuidor, aunque el precio para el cliente final no se modifica necesariamente en la misma proporción o no se modifica en absoluto (considerando 52 de la Decisión impugnada).

## **2. Contactos colusorios entre Scania y las partes del acuerdo**

<sup>34</sup>En la decisión impugnada, la Comisión constató que Scania había participado en reuniones y contactos colusorios con las partes conciliadoras en diferentes foros y en diferentes niveles que evolucionaron con el tiempo, mientras que las empresas participantes, los objetivos y los productos afectados habían seguido siendo los mismos (considerando 75 de la resolución impugnada).

<sup>35</sup> La Comisión identificó tres niveles de contactos colusorios.

<sup>36</sup>En primer lugar, la Comisión constató que, en los primeros años de la infracción, los altos directivos de las partes del cártel discutieron sus intenciones de fijación de precios, futuros aumentos brutos de precios, a veces también cambios en los precios netos al consumidor y, ocasionalmente, acordaron su precio bruto aumenta. En la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a ese nivel de contactos colusorios como nivel de «alta dirección». La Comisión añadió que, en las reuniones de la alta dirección, las partes del cártel acordaron, además, el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de modelos de camiones que cumplen las normas Euro 3 a 5 y, en determinadas ocasiones, se acordó no introducir las tecnologías en cuestión antes de una fecha determinada (considerando 75 de la Decisión impugnada).

<sup>37</sup>En segundo lugar, la Comisión constató que, durante un período limitado y en paralelo a las reuniones de la alta dirección, los empleados de nivel intermedio de las sedes centrales de las partes del cártel mantuvieron conversaciones que incluyeron, además del intercambio de información técnica, intercambios sobre precios y aumentos de precios brutos. En la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a ese nivel de contactos colusorios como «nivel inferior del cuartel general» (considerando 75 de la Decisión impugnada). La Comisión constató que las reuniones en los niveles inferiores de la sede se habían producido entre 2000 y 2008 (considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada).

<sup>38</sup>En tercer lugar, la Comisión constató que, tras la introducción del euro y la introducción de listas de precios brutos a escala europea por parte de casi todos los fabricantes de camiones, las partes del cártel habían continuado la coordinación sistemática de sus futuras intenciones de fijación de precios a través de sus filiales alemanas. En la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a ese nivel de contactos colusorios como «reuniones a nivel alemán». La Comisión afirmó que, de forma similar a los contactos de los primeros años del cártel, los representantes de las filiales alemanas discutieron los futuros aumentos de precios brutos, así como el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados exigidos por las normas Euro 5 y 6. También intercambiaron otra información comercialmente sensible (considerando 76 de la Decisión impugnada). La Comisión constató que las reuniones a nivel alemán tuvieron lugar a partir de 2004 (considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada).

### ***3. Aplicación del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE***

#### ***a) Acuerdos y prácticas concertadas***

<sup>39</sup>La Comisión consideró que de la prueba documental obrante en el expediente se desprende que los contactos mencionados se referían a:

- los cambios previstos por los participantes en el cartel en los precios brutos, las listas de precios brutos, el momento de dichos cambios y, en ocasiones, los intercambios relacionados con los cambios previstos en los precios netos o los cambios en los descuentos ofrecidos a los clientes (considerando 212, letra a), de la Decisión impugnada);
- la fecha de introducción de las tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados exigidas por las normas Euro 3 a 6, y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de dichas tecnologías (considerando 212, letra b), de la Decisión impugnada);
- el intercambio de otra información sensible desde el punto de vista de la competencia, como cuotas de mercado objetivo, precios netos y descuentos actuales, listas de precios brutos (incluso antes de que entraran en vigor), configuradores de camiones, pedidos y niveles de existencias (considerando 212, letra c), de la Decisión impugnada).

<sup>40</sup>La Comisión señaló que las partes tenían contactos multilaterales en varios niveles y que, en ocasiones, tenían contactos y reuniones conjuntas en diferentes niveles. Según la Comisión, esos contactos estaban vinculados entre sí por su objeto, por su oportunidad, por referencias abiertas entre sí y por la transmisión entre ellos de la información recopilada (considerando 213 de la Decisión impugnada).

<sup>41</sup>La Comisión consideró que dichas actividades constituían una forma de coordinación y cooperación por la que las partes, a sabiendas, sustituían los riesgos de la competencia por una cooperación práctica entre ellas. Según la Comisión, la conducta en cuestión revistió la forma de un acuerdo o de una práctica concertada en la que las empresas competidoras se abstenían de



determinar de forma independiente la política comercial que pretendían adoptar en el mercado, sino que coordinaban su comportamiento de precios a través de contactos directos y participó en el retraso coordinado de la introducción de las tecnologías (considerando 214 de la Decisión impugnada). Según la Comisión, la participación sistemática en los contactos colusorios creó un clima de comprensión mutua de la política de precios de las partes (considerando 215 de la Decisión impugnada).

<sup>42</sup>La Comisión constató que Scania participó regularmente en las diversas formas de colusión durante todo el período de infracción y constató que la infracción en la que participó Scania adoptó la forma de un acuerdo y/o una práctica concertada en el sentido del artículo 101 del TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (considerando 229 de la Decisión impugnada).

#### ***(b) Restricción de la competencia***

<sup>43</sup>La Comisión indicó que el comportamiento contrario a la competencia en el presente caso tenía por objeto restringir la competencia (considerando 236 de la Decisión impugnada).

<sup>44</sup>Según la Comisión, el aspecto principal de todos los acuerdos y prácticas concertadas, que podría calificarse de restricción de la competencia, era la coordinación de precios y aumentos brutos de precios a través de contactos sobre precios, la coordinación de la fecha y los costes adicionales de la introducción en el mercado de nuevos camiones que cumplan las normas sobre emisiones y el intercambio de información sensible desde el punto de vista de la competencia (considerando 237 de la Decisión impugnada).

<sup>45</sup>La Comisión constató que Scania había participado en los contactos colusorios descritos en el anterior apartado 39 y que el objeto de todos los acuerdos y prácticas concertadas en los que había participado era la restricción de la competencia en el sentido del artículo 101 del TFUE (considerandos 238 y 239 de la resolución impugnada).

#### ***c) Infracción única y continua***

<sup>46</sup>La Comisión consideró que los acuerdos y/o prácticas concertadas entre Scania y las partes transigentes constituían una infracción única y continua del artículo 101, apartado 1, del TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011. La infracción consistió en colusión con respecto a la fijación de precios y aumentos brutos de precios en el EEE para camiones medianos y pesados y el calendario y la transferencia de costos para la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridas por las normas Euro 3 a 6 (considerando 315 de la resolución impugnada).

<sup>47</sup>Más concretamente, la Comisión consideró que, a través de los contactos anticompetitivos, las partes habían seguido un plan común con un único objetivo anticompetitivo y que Scania conocía, o debería haber conocido, el alcance general y las características esenciales de la red de contactos

colusorios y con la intención de contribuir al cártel a través de sus acciones (considerando 316 de la Decisión impugnada).

<sup>48</sup>La Comisión constató que el único objetivo anticompetitivo era restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE. Este objetivo se logró a través de prácticas que redujeron los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en lo que respecta a los precios futuros y los incrementos brutos de precios y en lo que respecta al calendario y la repercusión de los costes en relación con la introducción de camiones que cumplan las normas medioambientales (considerando 317 de la resolución impugnada).

#### ***d) Ámbito geográfico de la infracción***

<sup>49</sup>La Comisión consideró que el ámbito geográfico de la infracción se extendía por todo el territorio del EEE durante todo el período de la infracción (considerando 386 de la Decisión impugnada).

#### ***4. Destinatarios***

<sup>50</sup>En primer lugar, la Comisión dirigió la decisión impugnada a Scania CV AB y Scania DE, a las que consideró directamente responsables de la infracción durante los siguientes períodos:

- en lo que respecta a Scania CV AB, para el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 27 de febrero de 2009;
- por lo que respecta a Scania DE, para el período comprendido entre el 20 de enero de 2004 y el 18 de enero de 2011 (considerando 410 de la Decisión impugnada).

<sup>51</sup>En segundo lugar, la Comisión también constató que, durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011, Scania AB poseía directa o indirectamente todas las acciones de Scania CV AB, que, a su vez, poseía directa o indirectamente todas las acciones de Scania DE (considerando 411 de la Decisión impugnada). En consecuencia, la Comisión manifestó que también estaba dirigiendo la Decisión impugnada a las siguientes entidades, que son responsables solidariamente en su calidad de sociedades matrices:

- Scania AB, responsable, en primer lugar, de la conducta de Scania CV AB durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 27 de febrero de 2009 y, en segundo lugar, de la conducta de Scania DE entre el 20 de enero de 2004 y el 18 de enero de 2011;
- Scania CV AB, responsable de la conducta de Scania DE durante el período comprendido entre el 20 de enero de 2004 y el 18 de enero de 2011 (considerando 412 de la Decisión impugnada).

<sup>52</sup>La Comisión concluyó que los destinatarios de la Decisión impugnada eran las entidades Scania AB, Scania CV AB y Scania DE (considerando 413 de la Decisión impugnada).

#### ***5. Cálculo del importe de la multa***

<sup>53</sup>En el presente caso, la Comisión aplicó las Directrices sobre el método de determinación de las multas impuestas con arreglo al artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento nº 1/2003 ( DO 2006, C 210, p. 2 ); «las Directrices sobre el método de fijación de multas»).

**a) Cuantía básica de la multa**

<sup>54</sup>Por lo que se refiere, en primer lugar, al valor de las ventas, se calculó sobre la base de las ventas de camiones pesados de las demandantes en el EEE (ajustadas para tener en cuenta la evolución del territorio del EEE) en 2010 - que fue el último año completo de la infracción (considerandos 429 a 431 de la Decisión impugnada). La Comisión calculó ese valor en EUR [ *confidencial* ].

<sup>55</sup>La Comisión consideró que, dado el valor de las ventas de las demandantes, los objetivos de efecto disuasorio y proporcionalidad que subyacen en el artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento nº 1/2003 podrían alcanzarse sin utilizar el valor total de las ventas de camiones pesados de las demandantes en 2010. Por consiguiente, y de conformidad con el apartado 37 de las Directrices sobre el método de fijación de multas, la Comisión decidió retener solo una parte del valor total de las ventas a efectos del cálculo de la multa, a saber, EUR [ *confidencial* ] (considerandos 432 y 433 de la Decisión impugnada). La Comisión afirmó que el porcentaje del valor de las ventas que había retenido para Scania era el mismo que el porcentaje retenido para las partes que transigieron en la decisión de transacción (considerando 432 *in fine* de la resolución impugnada).

<sup>56</sup>En cuanto, en segundo lugar, a la gravedad de la infracción, la Comisión consideró que, dado, en primer lugar, que los acuerdos de coordinación de precios se encontraban, por su propia naturaleza, entre las infracciones más graves del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del el Acuerdo EEE, en segundo lugar, el hecho de que el cártel cubriera todo el EEE y, en tercer lugar, la elevada cuota de mercado combinada de las empresas implicadas en el cártel (que superaba el 90 %), el coeficiente de gravedad utilizado en el presente asunto (es decir, decir el porcentaje del valor retenido de las ventas) era del 17 % (considerandos 434 a 437 de la Decisión impugnada).

<sup>57</sup>En tercer lugar, la Comisión, teniendo en cuenta la duración de la participación de Scania en la infracción, multiplicó el importe determinado en el anterior apartado 56 por 14, cifra que corresponde al número de años de dicha participación (considerandos 438 y 439 de la sentencia impugnada decisión).

<sup>58</sup>En cuarto lugar, la Comisión, de conformidad con el apartado 25 de las Directrices sobre el método de fijación de multas, aumentó el importe de base en un importe adicional (tasa de entrada) del 17 % del valor retenido de las ventas (considerandos 440 y 441 de la resolución impugnada).

<sup>59</sup>Sobre la base de estos cálculos, la Comisión concluyó que el importe de base de la multa ascendía a 880523000 EUR (considerando 442 de la Decisión impugnada).

***(b) Importe final de la multa***

<sup>60</sup>La Comisión consideró que, en el caso de autos, no existían circunstancias agravantes o atenuantes que pudieran modificar el importe de base de la multa impuesta a Scania (considerando 444 de la Decisión impugnada). Por tanto, concluyó que el importe final de la multa era de 880523000 EUR y que dicho importe no superaba el umbral máximo legal del 10 % del volumen de negocios de Scania (considerandos 445 a 447 de la Decisión impugnada).

***6. Parte dispositiva de la resolución impugnada***

<sup>61</sup>La parte dispositiva de la resolución impugnada dice lo siguiente:

*'Artículo 1*

Confabulando los precios y los aumentos de precios brutos en el EEE para camiones medianos y pesados; y el calendario y la transferencia de costes para la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridas por las normas EURO 3 a 6, las siguientes entidades jurídicas de Scania infringieron el artículo 101 del Tratado y el artículo 53 del Acuerdo EEE durante los períodos indicado:

- (a) Scania AB (publ) desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011;
- (B) Scania CV AB (publ) desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011;
- (C) Scania Deutschland GmbH desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011.

*Artículo 2*

Por la infracción a que se refiere el artículo 1, se imponen las siguientes multas:

880523000 EUR solidariamente en Scania AB (publ) y Scania CV AB (publ) de los cuales Scania Deutschland GmbH es solidariamente responsable por la cantidad de EUR 440003282.

...'

**II. Procedimiento y pretensiones de las partes**

<sup>62</sup>Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal General el 11 de diciembre de 2017, las demandantes interpusieron el presente recurso.

<sup>63</sup>Mediante escrito de 20 de febrero de 2019, la Secretaría del Tribunal informó a las partes que se había cerrado la parte escrita del procedimiento.

<sup>64</sup>Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 11 de marzo de 2019, los demandantes solicitaron la celebración de audiencia. La Comisión

no se pronunció dentro del plazo señalado sobre si debía celebrarse una audiencia.

sesenta y cinco A raíz de un cambio en la composición de las Salas del Tribunal General, de conformidad con el artículo 27, apartado 5, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General, el Juez Ponente fue destinado a la Sala Décima, a la que se asignó en consecuencia el presente asunto .

<sup>66</sup>A propuesta del Juez Ponente, el Tribunal de Justicia (Sala Décima) decidió iniciar la fase oral del procedimiento.

<sup>67</sup>A propuesta de la Sala Décima, el Tribunal de Justicia decidió, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de Procedimiento, remitir el asunto a una Sala ampliada.

<sup>68</sup>En el contexto de la crisis sanitaria vinculada al COVID-19, se aplazó la audiencia prevista para el 2 de abril de 2020.

<sup>69</sup>Como un miembro de la Sala Décima ampliada no podía participar en el presente asunto, el Presidente del Tribunal General designó al Vicepresidente del Tribunal General para completar la Sala Décima ampliada y, por tanto, para actuar como Presidente de esa cámara.

<sup>70</sup>Mediante escrito de 5 de junio de 2020, los demandantes, sobre la base del artículo 66 del Reglamento de Procedimiento, solicitaron que no se hiciera pública determinada información del acta de audiencia. Mediante carta de la misma fecha, la Comisión, con las mismas bases, solicitó que no se hiciera pública cierta información contenida, inter alia, en el informe de audiencia y en la sentencia definitiva.

<sup>71</sup>Mediante carta del 5 de junio de 2020, la Comisión, con fundamento en el artículo 109(2) del Reglamento, solicitó que la audiencia se celebrara a puerta cerrada. Los solicitantes presentaron sus observaciones sobre dicha solicitud el 9 de junio de 2020.

<sup>72</sup>El 12 de junio de 2020, el Tribunal decidió celebrar la audiencia a puerta cerrada.

<sup>73</sup>Las partes presentaron argumentos orales y respondieron a las preguntas que les formuló el Tribunal en la audiencia del 18 de junio de 2020.

<sup>74</sup>En la vista, el Tribunal informó a las partes que, para resolver el litigio, consideraba necesario examinar determinados documentos a los que se refiere la resolución impugnada.

<sup>75</sup>Tras las aclaraciones facilitadas por la Comisión en un escrito de 23 de junio de 2020 sobre el contenido y las normas jurídicas que rigen los documentos mencionados en el apartado 74 anterior, el Tribunal, mediante auto de 14 de julio de 2020, adoptó una diligencia de prueba y una diligencia de ordenación procedimiento por el que se solicita a la Comisión la presentación de dichos

documentos. La Comisión cumplió con la solicitud de la Corte dentro del plazo señalado.

<sup>76</sup>La parte oral del procedimiento se cerró el 26 de octubre de 2020.

<sup>77</sup>Los demandantes alegan que el Tribunal debería:

- anular la decisión impugnada;
- en su defecto, anule parcialmente la resolución impugnada y reduzca la multa impuesta a las demandantes en virtud de los artículos 261 TFUE y 31 del Reglamento n° 1/2003;
- en todo caso, sustituya la valoración de la Comisión por la suya propia en cuanto al importe de la multa impuesta a las demandantes y reduzca dicha multa de conformidad con el artículo 261 TFUE y el artículo 31 del Reglamento n° 1/2003;
- Condene en costas a la Comisión.

<sup>78</sup> La Comisión sostiene que la Corte debe:

- desestimar la acción;
- Condene en costas a los demandantes.

### **tercero Ley**

#### **A. La omisión de determinada información frente al público**

<sup>79</sup>La Comisión, en su carta de 5 de junio de 2020 (véase el apartado 70 supra), solicitó la omisión de cara al público, entre otras cosas, de la información que las partes contratantes le habían pedido que omitiera de la versión no confidencial de la decisión impugnada. La Comisión informó al Tribunal de que, en lo que respecta a estas últimas solicitudes, las partes transigentes habían remitido el asunto al Consejero Auditor sobre la base del artículo 8 de la Decisión 2011/695/UE del Presidente de la Comisión Europea, de 13 de octubre de 2011, sobre la función y atribuciones del consejero auditor en determinados procedimientos de competencia ( [DO 2011 L 275, p. 29](#) ) y que, a esa fecha, el consejero auditor aún no se había pronunciado sobre las citadas solicitudes de las partes conciliantes.

<sup>80</sup>El Tribunal, en el marco de la aplicación del artículo 66 del Reglamento, debe conciliar el principio de publicidad de las sentencias judiciales con el derecho a la protección de los datos personales y el derecho a la protección del secreto profesional, considerando también tenía al derecho de acceso del público, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 15 TFUE, a las sentencias judiciales (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia de 5 de octubre de 2020, [Broughton/Eurojust, T-87/19](#) , no publicado, [EU:T:2020:464](#) , párrafo 49 ).

<sup>81</sup>Al llevar a cabo esa conciliación, el Tribunal decidió, en el presente caso, en lo que respecta a la versión no confidencial de la presente sentencia, anonimizar los nombres de las personas físicas y ocultar los nombres de las personas jurídicas distintas de los demandantes. También decidió ocultar ciertos datos relacionados, entre otros, con el mecanismo de fijación de

precios dentro de Scania y el cálculo de la multa impuesta a Scania, cuya ocultación no afecta la comprensión de la versión no confidencial de la sentencia.

<sup>82</sup>Por el contrario, la Corte decidió no ocultar, en la versión no confidencial de la sentencia, la información referida en las solicitudes de las partes transigentes enviadas a la Comisión (ver párrafo 79 supra). Parte de esa información puede deducirse del contenido de los documentos publicados en el sitio web de la Dirección General de Competencia de la Comisión y, por lo tanto, es de dominio público. Cierta otra información simplemente constituye clasificaciones legales de la conducta de las partes que concilian y Scania o proporciona detalles fácticos relacionados con esa conducta. El ocultamiento de esa información afectaría la comprensión del público de la sentencia de la Corte.

<sup>83</sup>El hecho, invocado por la Comisión, de que el Consejero Auditor aún no se haya pronunciado sobre las solicitudes de las partes transigentes no afecta a la apreciación del Tribunal. La evaluación del Consejero Auditor tiene por objeto establecer la versión no confidencial de la resolución impugnada, mientras que la evaluación realizada por el Tribunal de Justicia en el marco del artículo 66 del Reglamento de Procedimiento se refiere al establecimiento de la versión no confidencial de la sentencia. Esas dos apreciaciones tienen, por tanto, finalidades distintas y, en consecuencia, el Tribunal de Justicia debe proceder con independencia del desarrollo del procedimiento ante el Consejero Auditor.

## **B. Sustancia**

<sup>84</sup>En apoyo de sus recursos, las demandantes invocaron nueve motivos.

<sup>85</sup>En el primer motivo, las demandantes alegan la vulneración del derecho de defensa, del principio de buena administración y de la presunción de inocencia resultante, en particular, de la adopción de la decisión de conciliación antes de la adopción de la decisión impugnada. En el segundo motivo, basado en la infracción del artículo 48, apartado 2, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta») y del artículo 27, apartados 1 y 2, del Reglamento n° 1/2003, la los demandantes se quejan, en esencia, de que la Comisión les negó el acceso a todas las respuestas de [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] al pliego de cargos.

<sup>86</sup>Los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, basados, entre otros, en la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, se refieren, en esencia, a la conclusión de la Comisión relativa a la existencia en el presente caso de una infracción única y continua y que era atribuible a Scania.

<sup>87</sup>En el octavo motivo, basado en la aplicación indebida del artículo 101 TFUE, el artículo 53 del Acuerdo EEE y el artículo 25 del Reglamento n° 1/2003, las demandantes reprochan a la Comisión que les impusiera una multa por una

conducta que fue prescrito y, en todo caso, que la Comisión no tuvo en cuenta el carácter discontinuo de dicha conducta.

<sup>88</sup>El noveno motivo se basa en la vulneración del principio de proporcionalidad y del principio de igualdad de trato en cuanto al importe de la multa. Sobre la base de este motivo, las demandantes también solicitan al Tribunal de Justicia, con carácter subsidiario, que reduzca el importe de la multa, de conformidad con el artículo 261 TFUE y el artículo 31 del Reglamento nº 1/2003.

***1. El primer motivo, basado en la vulneración de los derechos de defensa, el principio de buena administración y la presunción de inocencia***

<sup>89</sup>En apoyo del primer motivo, las demandantes alegan, en esencia, que la decisión de conciliación y la decisión impugnada, que se adoptaron sobre la base de las mismas objeciones planteadas en el pliego de cargos dirigido tanto a las partes transigente como a las demandantes, se refieren al mismo presunto cártel y ambas decisiones se basan en los mismos hechos y pruebas.

<sup>90</sup>Partiendo de esa premisa, en primer lugar, las demandantes alegan que la decisión impugnada se adoptó vulnerando su derecho de defensa consagrado en el artículo 48, apartado 2, de la Carta y en el artículo 27, apartados 1 y 2, del Reglamento 1/2003, ya que la Comisión, en la decisión transaccional, había realizado una calificación jurídica de los hechos y calificó como infracción la conducta en la que había participado Scania antes de que ésta hubiera tenido la oportunidad de ejercer efectivamente su derecho de defensa.

<sup>91</sup>En segundo lugar, las demandantes alegan que la Comisión incumplió su obligación de realizar un examen diligente e imparcial derivada del principio de buena administración consagrado en el artículo 41, apartado 1, de la Carta, en la medida en que, habiendo adoptado la resolución anterior a la adopción de la decisión impugnada, la Comisión ya no estaba en condiciones de demostrar imparcialidad y evaluar objetivamente las pruebas y los argumentos presentados por Scania en el procedimiento que condujo a la adopción de la decisión impugnada.

<sup>92</sup>Las demandantes añaden que, en estas circunstancias, ni siquiera un control exhaustivo por parte del Tribunal de Justicia de los elementos de prueba invocados por la Comisión y obrantes en su expediente puede subsanar esta infracción del artículo 41, apartado 1, de la Carta.

<sup>93</sup>En tercer lugar, las demandantes alegan que la decisión impugnada adolece de una vulneración de la presunción de inocencia, cuyo respeto está garantizado por el artículo 48, apartado 1, de la Carta. Más concretamente, alegan que la decisión de transacción define la posición final de la Comisión con respecto a los mismos hechos expuestos en el pliego de cargos y concluye que esos hechos, en los que supuestamente también participó Scania, constituyen una infracción. Esa declaración va más allá de una mera referencia a la posible responsabilidad de Scania y, por lo tanto, constituye



una vulneración del derecho de Scania a la presunción de inocencia hasta que la Comisión aporte pruebas en contrario.

<sup>94</sup>Según las demandantes, tratar una infracción de la presunción de inocencia como carente de importancia mientras no lleve a la Comisión a adoptar una decisión «equivocada», es decir, una decisión en la que la declaración de infracción no esté debidamente fundamentada mediante la prueba, equivale en la práctica a 'desnudar' esa presunción de su contenido o de su finalidad, ya que, si el solicitante pudiera demostrar que la decisión fue incorrecta, entonces no necesitaría invocar ninguna infracción del debido proceso.

<sup>95</sup>Las demandantes concluyen que, dado que la decisión de conciliación se adoptó antes de la adopción de la decisión impugnada, la Comisión no pudo adoptar esta última decisión contra Scania de manera imparcial y sin vulnerar irremediablemente el derecho de Scania a ser oída y la presunción de inocencia.

<sup>96</sup>La Comisión rebate los argumentos de las demandantes y solicita que se desestime el primer motivo.

<sup>97</sup>Con carácter preliminar, debe señalarse, como confirmaron las demandantes en la vista en respuesta a una pregunta del Tribunal de Justicia, que, en el primer motivo, las demandantes cuestionan el carácter «híbrido» del procedimiento seguido por el Comisión, que, en las circunstancias del presente asunto, dio lugar a las supuestas infracciones, a saber, la vulneración del principio de presunción de inocencia, el deber de imparcialidad y los derechos de defensa de Scania, que se había retirado del procedimiento de conciliación. En particular, el hecho de que la decisión de transacción se haya adoptado antes que la decisión impugnada agrava dichas infracciones, según las demandantes.

<sup>98</sup>A este respecto, cabe señalar que el artículo 10 bis del Reglamento n° 773/2004, titulado 'Procedimiento de transacción en casos de cártel', dispone:

'1. Tras la incoación del procedimiento de conformidad con el artículo 11, apartado 6, del Reglamento [...] n.º 1/2003, la Comisión podrá fijar un plazo en el que las partes podrán indicar por escrito que están dispuestas a entablar negociaciones de conciliación con vistas a la posible introducción presentaciones de liquidación. La Comisión no estará obligada a tener en cuenta las respuestas recibidas después de la expiración de dicho plazo.

...

2. La Comisión podrá informar a las partes que participen en los debates de transacción sobre:

(a) las objeciones que prevé formular contra ellos;

(B) las pruebas utilizadas para determinar las objeciones previstas;

(C) versiones no confidenciales de cualquier documento accesible especificado que figure en el expediente del caso en ese momento, en la medida en que la solicitud de

la parte esté justificada con el fin de permitirle conocer su posición con respecto a un período de tiempo o cualquier otro aspecto del cartel; y

(D) el rango de posibles multas.

...

En caso de que progresen las conversaciones de conciliación, la Comisión podrá establecer un plazo dentro del cual las partes podrán comprometerse a seguir el procedimiento de conciliación presentando escritos de conciliación que reflejen los resultados de las conversaciones de conciliación y reconociendo su participación en una infracción del artículo 101 [TFUE], así como su responsabilidad ... Antes de que la Comisión fije un plazo para la presentación de solicitudes de transacción, las partes interesadas tendrán derecho a que la información especificada en el primer párrafo se les comunique, previa solicitud, en el momento oportuno. La Comisión no estará obligada a tener en cuenta las solicitudes de liquidación recibidas después de la expiración de dicho plazo.

...

3. Cuando el pliego de cargos notificado a las partes refleje el contenido de sus argumentos de transacción, la respuesta escrita al pliego de cargos de las partes interesadas confirmará, dentro de un plazo fijado por la Comisión, que el pliego de cargos dirigido a ellos refleja el contenido de sus presentaciones de liquidación. La Comisión podrá entonces proceder a la adopción de una Decisión de conformidad con el artículo 7 y el artículo 23 del Reglamento... n.º 1/2003 previa consulta al Comité consultivo sobre prácticas restrictivas y posiciones dominantes con arreglo al artículo 14 del Reglamento... n.º 1/2003.

4. La Comisión podrá decidir, en cualquier momento del procedimiento, suspender por completo las negociaciones de transacción en un caso específico o con respecto a una o más de las partes involucradas, si considera que no es probable que se logren eficiencias procesales.'

<sup>99</sup>En primer lugar, debe señalarse que dicha disposición no se opone ni excluye la posibilidad de que la Comisión siga un procedimiento «híbrido» en el contexto de la aplicación del artículo 101 TFUE.

<sup>100</sup>Además, el Tribunal de Justicia ya ha aceptado que la Comisión tenía derecho a utilizar un procedimiento «híbrido» de este tipo y a aplicar un procedimiento de transacción con respecto a las empresas que presentaban propuestas de transacción, siguiendo el procedimiento regulado por las disposiciones generales del Reglamento n.º 773/ 2004, en lugar de las disposiciones que rigen el procedimiento de transacción, respecto de las empresas que no deseen presentar tales propuestas de transacción (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de mayo de 2015, *Timab Industries y CFPR/Comisión*, T-456/10, EU:T:2015:296, apartados 70, 71 y 104, estimados en apelación por la sentencia de 12 de enero de 2017, *Timab*

Industries y CFPR/Comisión, C-411/15 P, EU:C:2017:11 , apartados 119 y 136 ).

<sup>101</sup>Además, la Corte también ha acordado que la Comisión puede adoptar inicialmente una decisión de transacción con respecto a las partes que han decidido llegar a una transacción y que la Comisión puede continuar adoptando una decisión siguiendo el procedimiento ordinario con respecto a las partes que decidieron no celebrar un arreglo, siempre que, no obstante, garantice la observancia del principio de presunción de inocencia, en particular cuando la adopción de la decisión del arreglo no requiera una determinación de la responsabilidad de la parte que no participó en la transacción (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de noviembre de 2017, Icap y otros/Comisión, T-180/15 , EU:T:2017:795 , apartados 265 a 268, confirmada en apelación por la sentencia de 10 de julio de 2019, Comisión/Icap y otros, C-39/18 P , EU:C:2019:584 ).

<sup>102</sup>Como sostiene la Comisión, retrasar o abandonar cualquier procedimiento de conciliación por el hecho de que una de las empresas afectadas, como en el presente caso Scania, se retiró de dicho procedimiento sería contrario al objetivo perseguido por el procedimiento de conciliación, tal como se establece en el considerando 4 del Reglamento (CE) n.º 622/2008 de la Comisión, de 30 de junio de 2008, por el que se modifica el Reglamento n.º 773/2004, en lo que respecta a la tramitación de los procedimientos de transacción en casos de carteles ( DO 2008, L 171, p. 3 ), con el fin de garantizar una y manejo eficiente del caso con aquellas empresas que han optado por llegar a un acuerdo. Sin embargo, la observancia de dicho objetivo no debe menoscabar las exigencias relativas a la observancia del principio de presunción de inocencia y del deber de imparcialidad.

<sup>103</sup>Las circunstancias del presente caso, aducidas por los demandantes en la vista, a saber, el hecho de que se haya enviado el pliego de cargos completo a todas las partes y que hayan obtenido pleno acceso al expediente de investigación, no respalda la conclusión, contrariamente a lo que alegan los demandantes, que el uso por la Comisión del procedimiento «híbrido» escalonado en el tiempo no permitió alcanzar tal objetivo de rapidez y eficacia. Ese objetivo también está cubierto por otras circunstancias propias de un procedimiento de conciliación como el reconocimiento inequívoco por parte de las partes conciliantes de su responsabilidad por la infracción, DO 2008 C 167, p. 1 ).

<sup>104</sup>En consecuencia, contrariamente a lo que, en esencia, alegan los demandantes, los procedimientos 'híbridos' en el marco de la aplicación del artículo 101 TFUE, en los que la adopción de la decisión transaccional y la decisión que sigue el procedimiento estándar se escalonan en el tiempo, no implican por sí mismos, en todo caso, una vulneración de la presunción de inocencia, del derecho de defensa o del deber de imparcialidad y no significan inevitablemente que se hayan vulnerado esos principios y esos

derechos, como se desprende del caso- ley a que se refieren los párrafos 100 y 101 anteriores.

- <sup>105</sup>De ello se deduce que la Comisión está facultada para utilizar un procedimiento «híbrido» de este tipo adoptando la decisión de transacción antes de la decisión impugnada, siempre que se respeten plenamente dichos principios y derechos.
- <sup>106</sup>Por lo tanto, es necesario examinar si, en las circunstancias del presente caso, la Comisión observó la presunción de inocencia y su deber de imparcialidad hacia Scania y los derechos de defensa de esta última.
- <sup>107</sup>Las demandantes formulan sus imputaciones en el marco del primer motivo principalmente sobre la premisa de que la decisión de transacción y la decisión impugnada se basan en los mismos hechos y en las mismas pruebas. Se refieren, a este respecto, a los hechos relacionados con la conducta de las partes que transaccionan, como los hechos expuestos en el apartado 3 de la decisión de transacción, pero "necesariamente involucrando a Scania", con el resultado de que el círculo de empresas cuya conducta fue legalmente clasificada en la decisión de liquidación no se limita a los destinatarios de esa decisión, sino que también incluye a Scania.
- <sup>108</sup>A este respecto, por lo que respecta a la denuncia basada en la vulneración del principio de presunción de inocencia, cabe señalar que dicho principio constituye un principio general del Derecho de la Unión, ahora recogido en el artículo 48, apartado 1, de la Carta, que se aplica a los procedimientos relativos a las infracciones de las normas de competencia aplicables a las empresas que pueden dar lugar a la imposición de multas o multas coercitivas (véase la sentencia de 22 de noviembre de 2012, E.ON Energie/Comisión, [C-89/11 P](#), [EU:C: 2012:738](#), apartados 72 y 73 y jurisprudencia citada).
- <sup>109</sup>El artículo 48 de la Carta corresponde al artículo 6, apartados 2 y 3, del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, firmado en Roma el 4 de noviembre de 1950 (en lo sucesivo, «CEDH»), como se desprende de las explicaciones a la Carta. De ello se deduce, de conformidad con el artículo 52, apartado 3, de la Carta, que es necesario tener en cuenta el artículo 6, apartados 2 y 3, del CEDH a efectos de la interpretación del artículo 48 de la Carta, como umbral mínimo de protección y basarse en la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos («el TEDH») relativa al artículo 6, apartado 2, del CEDH (véase, en este sentido, la sentencia de 5 de septiembre de 2019, AH y otros (Presunción de inocencia), [C-377/18](#), [EU:C:2019:670](#), apartados 41 y 42). El artículo 52, apartado 3, de la Carta exige que los derechos contenidos en la Carta que corresponden a derechos garantizados por el CEDH tengan el mismo significado y alcance que los establecidos por el CEDH (véase la sentencia de 18 de julio de 2013, Schindler Holding y

otros c. Comisión, [C-501/11 P](#) , [EU:C:2013:522](#) , apartado 32 y jurisprudencia citada).

<sup>110</sup> Además, cabe señalar que, en la sentencia del TEDH de 27 de septiembre de 2011, *A. Menarini Diagnostics SRL c. Italia* (CE:ECHR:2011:0927JUD004350908, §§ 39 a 44), en relación con una sanción impuesta por la autoridad de competencia italiana por prácticas anticompetitivas similares a las imputadas a los demandantes, el TEDH sostuvo que, dado el alto nivel de la multa impuesta , la pena era, por su gravedad, materia penal. Sin embargo, el TEDH también ha sostenido que la naturaleza de un procedimiento administrativo, como el objeto de dicha sentencia, puede diferir, en varios aspectos, de la naturaleza de un procedimiento penal en el sentido estricto del término. Si bien esas diferencias no pueden eximir a los Estados contratantes de su obligación de respetar todas las garantías que ofrece el aspecto de derecho penal del artículo 6 del CEDH, pueden influir en las disposiciones para la aplicación de dichas garantías (TEDH, 27 de septiembre de 2011, *A. Menarini Diagnostics SRL c. Italia* , CE:ECHR:2011:0927JUD004350908, § 62; véase también, en ese sentido, TEDH, 23 de noviembre de 2006, *Jussila c. Finlandia* , CE:ECHR:2006:1123JUD007305301, § 43).

<sup>111</sup> El principio de presunción de inocencia implica que toda persona acusada se presume inocente hasta que su culpabilidad haya sido establecida conforme a la ley. Por tanto, dicho principio excluye cualquier declaración formal e incluso cualquier alusión a la responsabilidad de una persona acusada por una determinada infracción en una decisión final a menos que esa persona haya disfrutado de todas las garantías habituales otorgadas para el ejercicio de los derechos de defensa en el curso normal del proceso. con el resultado de una decisión sobre el fondo del asunto (véase la sentencia de 10 de noviembre de 2017, *Icap y otros/Comisión*, [T-180/15](#) , [EU:T:2017:795](#) , apartado 257 y jurisprudencia citada, confirmada en casación mediante sentencia de 10 de julio de 2019, *Comisión/Icap y otros*, [C-39/18 P](#) , [UE:C:2019:584](#) ).

<sup>112</sup> A ese respecto, el TEDH ha sostenido que las expresiones prematuras de culpabilidad de un sospechoso realizadas en una sentencia contra cosospechosos procesados por separado pueden, en teoría, también infringir el principio de presunción de inocencia (ver TEDH, 27 de febrero de 2014, *Karaman c. Alemania* , CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, § 42 y jurisprudencia citada).

<sup>113</sup> Según el TEDH, se vulnera el principio de presunción de inocencia si una decisión judicial o una declaración oficial relativa a una persona acusada contiene una declaración clara, realizada en ausencia de una condena firme, de que la persona en cuestión ha cometido el delito en pregunta. En ese contexto, dicho tribunal ha subrayado la importancia de, en primer lugar, la elección de las palabras utilizadas por las autoridades judiciales y las

circunstancias particulares en que se expresan y, en segundo lugar, la naturaleza y el contexto del procedimiento en cuestión (véase, a ese efecto, TEDH, 27 de febrero de 2014, *Karaman c. Alemania*, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, § 63).

<sup>114</sup>El TEDH ha reconocido que, en procesos penales complejos en los que intervienen varios sospechosos que no pueden ser juzgados conjuntamente, es imprescindible que el tribunal nacional, en la apreciación de la culpabilidad del imputado, se refiera a la participación de terceras personas que puedan ser posteriormente juzgadas por separado. Señaló, sin embargo, que si se deben presentar hechos relacionados con la participación de terceros, el tribunal correspondiente debe evitar dar más información de la necesaria para la evaluación de la responsabilidad legal de los acusados en el juicio ante él. Además, dicho tribunal señaló que la motivación de las decisiones judiciales debe estar redactada de manera que se evite un posible prejuicio sobre la culpabilidad de los terceros interesados, lo que podría poner en peligro el justo examen de los cargos formulados contra ellos en los procesos separados. (ver, *Karaman c. Alemania*, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, §§ 64 y 65, y 23 de febrero de 2016, *Navalnyy y Ofitrov c. Rusia*, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213, § 99).

<sup>115</sup>Según la jurisprudencia del TEDH, una infracción de la presunción de inocencia puede surgir no solo de un órgano jurisdiccional, sino también de otras autoridades públicas (ver TEDH, 15 de marzo de 2011, *Begu v. Rumania*, CE:ECHR:2011:0315JUD002044802, § 126 y jurisprudencia citada).

<sup>116</sup>En el presente caso, debe señalarse que, como sostiene la Comisión, ninguno de los pasajes de la decisión de transacción a que se refieren las demandantes contiene ninguna referencia o alusión a Scania de la que se desprenda que la Comisión, en el momento de adoptar esa decisión, ya prejuzgaba la responsabilidad de Scania en el contexto de una infracción del artículo 101 TFUE.

<sup>117</sup>Al respecto, en primer lugar, es necesario señalar la redacción del considerando 4 de la resolución de transacción, que dispone lo siguiente:

«El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó procedimientos de conformidad con el artículo 11, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1/2003 contra los destinatarios de la presente Decisión y varias entidades de una empresa adicional. Esta empresa no presentó una solicitud para resolver el procedimiento de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 773/2004. A la fecha de esta Decisión [de Transacción], los procedimientos administrativos en virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 contra esta empresa están pendientes. Para evitar dudas, esta Decisión [de Transacción] no llega a ninguna conclusión con respecto a este

compromiso con respecto a una infracción de la ley de competencia de la UE.'

<sup>118</sup> Así, en el considerando 4 de la decisión de liquidación, la Comisión se refería implícitamente a Scania (i) como una empresa contra la que estaba pendiente el procedimiento administrativo basado en el artículo 7 del Reglamento n° 1/2003 y (ii) al afirmar que la liquidación La decisión no llegó a ninguna conclusión con respecto a Scania en lo que respecta a una infracción de la ley de competencia de la UE. Tal referencia debe calificarse como máximo como una sospecha de la responsabilidad de Scania, que aún debería establecerse, y no constituye una violación de la presunción de inocencia (ver, en ese sentido y por analogía, TEDH, 27 febrero de 2014, *Karaman c. Alemania*, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, § 63, y 31 de octubre de 2017, *Bauras c. Lituania*, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, § 51 y jurisprudencia citada).

<sup>119</sup> Sin embargo, en segundo lugar, aunque la existencia de tal referencia expresa en la decisión de transacción a la ausencia, en esa etapa, de una conclusión sobre la responsabilidad de Scania en virtud del artículo 101 TFUE demuestra la voluntad de la Comisión de cumplir con su obligación de observar el principio de la presunción de inocencia, tal como establece la jurisprudencia del TEDH (véase, en este sentido, TEDH, 27 de febrero de 2014, *Karaman c. Alemania*, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, §§ 67, 69 y 70, y 31 de octubre de 2017, *Bauras c. Lituania*, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, § 54), a saber, indicar claramente que había procedimientos separados pendientes relacionados con Scania y que su responsabilidad aún no se había establecido legalmente (véase, en ese sentido, la sentencia de 5 de septiembre de 2019, AH y otros (Presunción de inocencia), [C-377/18](#), [EU:C:2019:670](#), apartado 45), no es suficiente, por sí solo, para excluir la vulneración de dicho principio, como reconoció la Comisión, en esencia, en el oír.

<sup>120</sup> Así, para controlar el cumplimiento de la presunción de inocencia, sigue siendo necesario analizar el razonamiento de la decisión de transacción en su conjunto a la luz de las circunstancias particulares en las que se adoptó esa decisión para comprobar que otras partes de esa decisión que es probable que se entienda como una expresión prematura de la responsabilidad de Scania por la infracción de la legislación de competencia de la UE no quitan sentido a la referencia explícita a la ausencia de una conclusión sobre la responsabilidad de Scania (véase, a tal efecto, la sentencia de 5 de septiembre de 2019, AH y otros (Presunción de inocencia), [C-377/18](#), [EU:C:2019:670](#), apartado 46).

<sup>121</sup> A este respecto, las demandantes se remiten al apartado 3 de la decisión de transacción, que trata de la descripción de la conducta de los destinatarios de dicha decisión, y más concretamente a determinados pasajes en los que la Comisión describe la conducta en la que, «entre otros», participaron los

destinatarios de dicha decisión (considerandos 47 y 60 de la decisión de transacción).

<sup>122</sup>La Comisión alegó, en la vista, que no debe entenderse que dichas referencias se refieren implícitamente a Scania, incluso si se leen junto con el considerando 4 de la decisión de transacción. Los demandantes no han presentado ningún argumento para refutar esa interpretación de los considerandos 47 y 60 de la decisión de transacción.

<sup>123</sup>En cualquier caso, incluso si, al referirse en la decisión de transacción a la conducta de, "entre otros", los destinatarios de esa decisión, la Comisión se refiriera implícitamente, entre otros, a Scania, tal referencia no se refiere a su responsabilidad por la infracción de que se trata a los efectos de la jurisprudencia a que se refiere el apartado 111 anterior, sino, a lo sumo, su participación en determinadas conductas imputadas a las partes conciliantes. Por tanto, no se trata de una declaración «clara», realizada a falta de una determinación definitiva de responsabilidad, de que Scania haya cometido la infracción en cuestión a los efectos de la jurisprudencia mencionada en el apartado 113 anterior.

<sup>124</sup>En la decisión de transacción, como alega la Comisión, realizó una calificación jurídica de los hechos, reconocidos por los destinatarios de dicha decisión como constitutivos de una infracción del artículo 101 TFUE, y, en el apartado 4 de la decisión de transacción, expuso las conclusiones en cuanto a la responsabilidad por esa infracción sólo con respecto a los destinatarios de esa decisión.

<sup>125</sup>No obstante, las demandantes alegan que se incumple la presunción de inocencia de Scania por el hecho de que la decisión de conciliación define la posición final de la Comisión con respecto a los mismos hechos expuestos en el pliego de cargos y concluye que esos hechos, en el que supuestamente también participó Scania, constituyen una infracción. Según las demandantes, esa declaración va más allá de la mera referencia a la posible responsabilidad de Scania.

<sup>126</sup>A este respecto, debe señalarse que los hechos expuestos en la decisión de transacción son aceptados por las partes contratantes, como se desprende del considerando 3 de dicha resolución.

<sup>127</sup>El mero hecho de que los destinatarios de la decisión de conciliación reconocieran su participación en la infracción y admitieran su culpabilidad no puede dar lugar al reconocimiento implícito de la responsabilidad de Scania por su posible participación en esos mismos hechos, convirtiendo así automáticamente, de facto y *de jure*, las conclusiones alcanzadas con respecto a las partes transigentes en una especie de "veredicto encubierto" de la Comisión con respecto a Scania (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de marzo de 2019, Pometon/Comisión, T-433/16, EU:T: 2019:201, párrafo 68).



<sup>128</sup>Sin embargo, la admisión de culpabilidad por las partes del cártel que participaron en el procedimiento de transacción es un factor que puede influir en los hechos relativos a la participación de «otra empresa» sospechosa de haber sido parte en el mismo cartel, en este asunto Scania (véase, en este sentido, sentencia de 28 de marzo de 2019, Pometon/Comisión, T-433/16, EU:T:2019:201, apartado 92; véase, en este sentido y por analogía, TEDH, 23 de febrero 2016, *Navalnyy y Ofitserov c. Rusia*, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213, § 103). En consecuencia, la Comisión debe asegurarse de que los hechos admitidos por las partes transigentes no se acepten con respecto a una parte que no haya participado en ese procedimiento, como Scania, sin un examen completo y adecuado durante el procedimiento estándar a la luz de la argumentos y pruebas presentados por Scania (véanse, en ese sentido y por analogía, TEDH, 23 de febrero de 2016, *Navalnyy and Ofitserov v. Lituania*, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, § 53).

<sup>129</sup>En ese contexto, debe señalarse que, en el contexto del procedimiento administrativo estándar, la empresa afectada y la Comisión se encuentran, en relación con el procedimiento de transacción, en una situación conocida como "tabula rasa", en la que las responsabilidades aún no se han determinado. Así, cuando la decisión relativa a Scania se adoptó siguiendo el procedimiento administrativo estándar, en primer lugar, la Comisión estaba obligada únicamente por el pliego de cargos y, en segundo lugar, se le exigió, en cumplimiento del principio de *audi alteram partem*, para tener en cuenta todas las circunstancias pertinentes, incluida toda la información y los argumentos presentados por Scania durante el ejercicio de su derecho a ser oída, con el resultado de que la Comisión estaba obligada a revisar el expediente a la luz de esos elementos (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de mayo de 2015, Timab Industries y CFPR/Comisión, T-456/10, EU:T:2015:296, apartados 90, 96 y 107, confirmada en apelación por sentencia de 12 de enero 2017, Timab Industries y CFPR/Comisión, C-411/15 P, EU:C:2017:11, apartados 119 y 136).

<sup>130</sup>Además, la clasificación jurídica de los hechos por parte de la Comisión con respecto a las partes transigentes no presupone en sí misma que la Comisión haya adoptado necesariamente la misma clasificación jurídica de los hechos con respecto a Scania al concluir el procedimiento separado relativo a Scania, ya que la Comisión en el considerando 366 de la Decisión impugnada y confirmada en la vista en respuesta a una pregunta del Tribunal. Como se desprende de la jurisprudencia, nada impide a la Comisión declarar que una de las partes en un acuerdo o práctica concertada es responsable en virtud del artículo 101 TFUE, mientras que la otra parte no lo es (véase, en este sentido, la sentencia de 12 julio de 2018, ABB/Comisión, T-445/14, no publicado, EU:T:2018:449, apartados 177a 179 y jurisprudencia citada).

- <sup>131</sup>En cuanto al argumento de las demandantes de que la vulneración de la presunción de inocencia se debe al hecho de que la decisión de transacción y la decisión impugnada se basan en las mismas pruebas, la Comisión admite que existe cierta superposición entre las pruebas en las que se basó en ambas decisiones.
- <sup>132</sup>Sin embargo, tal superposición entre las pruebas no respalda por sí misma la conclusión de que la presunción de inocencia no se respetó en el presente caso con respecto a los demandantes. El mero hecho de haberse basado en las mismas pruebas en ambas decisiones no presupone en modo alguno la conclusión que la Comisión podría sacar de ello en lo que respecta a la responsabilidad de Scania.
- <sup>133</sup>Además, como sostiene acertadamente la Comisión, mientras que el principio de presunción de inocencia se opone a una declaración formal de infracción o a cualquier alusión a la responsabilidad de las demandantes en la decisión de transacción, en la medida en que no gozaron de todas las garantías habituales para la a efectos de ejercer los derechos de defensa en el contexto de la adopción de dicha decisión, dicho principio no excluye la posibilidad de invocar las mismas pruebas, siempre que los demandantes hayan tenido la oportunidad de impugnar ante los tribunales de la UE las conclusiones realizadas sobre la base de dichas pruebas (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de octubre de 2007, Pergan Hilfsstoffe für industrielle Prozesse/Comisión, [T-474/04](#), [EU:T:2007:306](#), apartados 76 y 77), que es el caso aquí.
- <sup>134</sup>Del mismo modo, la alegación de las demandantes, a saber, que la vulneración del principio de presunción de inocencia resulta del hecho de que la decisión de transacción y la decisión impugnada se adoptaron sobre la base de las mismas objeciones formuladas en el pliego de cargos dirigido tanto a las partes que concilian y los solicitantes, no pueden prosperar.
- <sup>135</sup>A ese respecto, en primer lugar, cabe señalar que, aunque la Comisión expuso conclusiones sobre el papel y la responsabilidad de Scania con respecto a la infracción en cuestión en el pliego de cargos enviado tanto a Scania como a las partes que finalmente participaron en el acuerdo procedimiento, contrariamente a lo que alegan los demandantes, la decisión de conciliación no se basa directamente en ese pliego de cargos, sino en el entendimiento común de las partes conciliantes y la Comisión con respecto a las objeciones posteriores a las reuniones de conciliación, de conformidad con el artículo 10 bis(2) del Reglamento n.º 773/2004 y los apartados 16 y 17 de la Comunicación de la Comisión sobre la realización de procedimientos de conciliación con vistas a la adopción de decisiones de conformidad con el artículo 7 y el artículo 23 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo en casos de cártel, como indicó la Comisión en el considerando 367 de la Decisión impugnada.

<sup>136</sup>En segundo lugar, debe señalarse que nada impedía a las demandantes rebatir, durante el procedimiento que condujo a la adopción de la decisión impugnada y respetando su derecho de defensa, las objeciones formuladas contra ellas en el pliego de cargos.

<sup>137</sup>El respeto del derecho de defensa obliga a la Comisión, antes de tomar una decisión en materia de multas, a dar a los interesados la oportunidad de exponer efectivamente su punto de vista con respecto a las denuncias formuladas contra ellos, en particular sobre la verdad y relevancia de los hechos y circunstancias alegados y sobre los documentos utilizados para fundamentar su pretensión de infracción del artículo 101 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de febrero de 1979, *Hoffmann-La Roche/Comisión*, [85/76](#), [EU:C:1979:36](#), párrafos 9 y 11).

<sup>138</sup>En los procedimientos por infracción de las normas de competencia, es el pliego de cargos el que constituye la garantía procesal esencial a este respecto (véase la sentencia de 5 de marzo de 2015, *Comisión y otros/Versalis y otros*, [C-93/13 P](#) y [C-123 /13 P](#), [EU:C:2015:150](#), apartado 95 y jurisprudencia citada).

<sup>139</sup>De ello se deduce que, al alegar que la Comisión violó la presunción de inocencia de Scania porque la decisión impugnada y la decisión de conciliación se basaron en los mismos hechos y pruebas, así como en las mismas objeciones expuestas en el pliego de cargos, ambas vis- à-vis las partes conciliantes y Scania, los demandantes ignoran su derecho a presentar, en el ejercicio de su derecho a ser oídos en el procedimiento administrativo estándar, todas las pruebas destinadas a impugnar los hechos y las pruebas en las que la Comisión tiene la intención de basarse, que, en su caso, fueron tenidos en cuenta por la Comisión al adoptar la decisión de transacción, y desconocen la obligación de la Comisión de revisar el expediente a la luz de esa nueva prueba.

<sup>140</sup>En el presente caso, los demandantes no niegan que tuvieron la oportunidad de ejercer efectivamente su derecho de defensa en el procedimiento administrativo ordinario antes de la adopción de la decisión impugnada, tanto por escrito como oralmente, y por tanto de impugnar los hechos y pruebas identificados por la Comisión para apoyar las objeciones contra los demandantes. En particular, como se desprende en particular del considerando 379 de la Decisión impugnada, y las demandantes no lo niegan, tuvieron la oportunidad de presentar sus puntos de vista sobre las pruebas en las que se basó la Comisión, en particular las pruebas que se añadieron a la expediente de investigación tras el pliego de cargos,

<sup>141</sup>Sin embargo, las demandantes alegan que los argumentos y las pruebas que presentaron fueron inútiles, dado que la Comisión ya había adoptado una decisión sobre la calificación jurídica de la conducta en la que supuestamente participó Scania como infracción del artículo 101 TFUE.

<sup>142</sup>Así, alegan, en esencia, que, habiendo calificado los hechos en la decisión transaccional como constitutivos de una infracción del artículo 101 TFUE, la Comisión ya no estaba en condiciones de retractarse de dicha apreciación y de valorar objetivamente las pruebas y alegaciones presentadas por Scania, o para adoptar otras medidas de investigación que podrían haber cuestionado o debilitado las evaluaciones realizadas en la decisión del acuerdo. Así, alegan, la decisión de transacción influyó en la estrategia de investigación de la Comisión y, en última instancia, en el contenido de las pruebas en las que la Comisión basó la decisión impugnada. A este respecto, las demandantes invocan determinadas circunstancias relativas al desarrollo del procedimiento que condujo a la adopción de la Decisión impugnada, de las que se desprende la falta de imparcialidad de la Comisión.

<sup>143</sup>En consecuencia, alegan, en una segunda imputación en el marco del primer motivo, que la Comisión incumplió su obligación de realizar una investigación imparcial infringiendo el artículo 41, apartado 1, de la Carta.

<sup>144</sup>A este respecto, debe señalarse que de reiterada jurisprudencia se desprende que la Comisión está obligada, durante el procedimiento administrativo relativo a los cárteles, a respetar el derecho a la buena administración consagrado en el artículo 41 de la Carta (véase, en este sentido, , sentencia de 11 de julio de 2013, Ziegler/Comisión, [C-439/11 P](#) , [EU:C:2013:513](#) , apartado 154 y jurisprudencia citada).

<sup>145</sup>El artículo 41 de la Carta establece que toda persona tiene derecho, entre otras cosas, a que las instituciones de la Unión Europea traten sus asuntos con imparcialidad. Ese requisito de imparcialidad comprende, por un lado, la imparcialidad subjetiva, en la medida en que ningún miembro de la institución de que se trate que sea responsable del asunto pueda mostrar parcialidad o prejuicio personal, y, por otro lado, la imparcialidad objetiva, en la medida en que ya que debe haber garantías suficientes para excluir cualquier duda legítima sobre la parcialidad de la institución en cuestión (véase la sentencia de 11 de julio de 2013, Ziegler/Comisión, [C-439/11 P](#) , [EU:C:2013:513](#) , apartado 155 y la jurisprudencia citada).

<sup>146</sup>Las garantías que ofrece el Derecho de la Unión, en los procedimientos administrativos, en relación con el principio de buena administración incluyen el deber de la institución competente de examinar detenida e imparcialmente todos los aspectos relevantes del caso individual (véase la sentencia de 27 de septiembre de 2012, Shell Petroleum y otros contra Comisión, [T-343/06](#) , [EU:T:2012:478](#) , apartado 170 y jurisprudencia citada).

<sup>147</sup>Con carácter preliminar, debe señalarse que, contrariamente a lo que sostiene la Comisión, una vulneración del principio de imparcialidad en circunstancias similares a las del presente caso no se aprecia únicamente como una posible consecuencia de una vulneración del principio de la

presunción de inocencia cuando se adopta la decisión de conciliación, sino que puede resultar de otras fallas por parte de la Comisión para ofrecer garantías suficientes para descartar cualquier duda legítima, en el sentido de la jurisprudencia mencionada en el párrafo 145 anterior, en cuanto a su imparcialidad en el desarrollo del procedimiento estándar.

<sup>148</sup>Sin embargo, ninguno de los argumentos invocados por las demandantes establece que la Comisión no ofreció, en el presente caso, todas las garantías para excluir cualquier duda legítima en cuanto a su imparcialidad en el examen del caso relativo a Scania, y en particular en el examen de los argumentos y pruebas que Scania pudo presentar en el contexto del ejercicio de sus derechos de defensa durante el procedimiento administrativo estándar.

<sup>149</sup>En primer lugar, debe señalarse a este respecto que, al examinar las pruebas presentadas, en el marco del procedimiento estándar, por las partes que han optado por no llegar a un acuerdo, la Comisión no está vinculada en modo alguno por las conclusiones de hecho y las calificaciones jurídicas que adoptó en la decisión de transacción con respecto a las partes que decidieron celebrar una transacción. Así, de conformidad con el principio de presunción de inocencia y su deber de imparcialidad, la Comisión podrá realizar determinaciones de hecho o calificaciones de derecho distintas a las realizadas en la decisión de transacción, si su revisión *de novo* de las pruebas a su alcance, de acuerdo con el principio de 'tabula rasa', lo justifica.

<sup>150</sup>En segundo lugar, el argumento de las demandantes, a saber, que la duda sobre la imparcialidad de la Comisión se deriva del hecho de que el miembro de la Comisión responsable de la competencia anunció, en una rueda de prensa, la adopción de la decisión de transacción, por lo que la Comisión podría ya no se aparta de las conclusiones de esa decisión en el contexto de la decisión impugnada, no puede prosperar. En el comunicado de prensa en cuestión, se establece claramente, como en el considerando 4 de la decisión de conciliación (véase el apartado 117 anterior), que el miembro de la Comisión antes mencionado no llegó a ninguna conclusión sobre la responsabilidad de Scania con respecto a la cual el procedimiento estándar todavía estaba en curso. El miembro de la Comisión responsable de asuntos de competencia así, en ese comunicado de prensa, [T-691/14](#), en casación, [EU:T:2018:922](#), apartados 132 y 134).

<sup>151</sup>En tercer lugar, las demandantes no demuestran cómo el hecho de haber implicado a los mismos servicios de la Comisión, en particular a los de la Dirección General de Competencia, tanto en la adopción de la decisión de transacción como de la decisión impugnada puede, por sí solo, probar que no hubo un examen imparcial del caso con respecto a los solicitantes. Es cierto que la participación de los mismos servicios en la adopción de ambas decisiones hace más difícil garantizar que el examen de los hechos y pruebas relativos a una empresa después de la adopción de la decisión de transacción se realice de conformidad con la *tabula rasa* ' principio impuesto por la

jurisprudencia (apartado 129 supra), que podría justificar, para disipar cualquier duda al respecto, asignar el expediente a dos equipos distintos.

<sup>152</sup>Sin embargo, en el presente caso, las demandantes no han demostrado que un miembro de la Comisión o de los servicios implicados en la adopción de la decisión impugnada mostrara parcialidad o prejuicio personal hacia Scania, en particular como resultado de haber participado en la adopción de la decisión del acuerdo, en violación del principio de imparcialidad subjetiva, que podría afectar el examen imparcial de los hechos y las pruebas relativas a Scania.

<sup>153</sup>En cuarto lugar, en cuanto al argumento de las demandantes de que la Comisión no estaba dispuesta a adoptar nuevas medidas de investigación, lo que podría haberla llevado a cuestionar la posición que adoptó en la decisión de transacción, cabe señalar que el principio que prevalece en el Derecho de la Unión es que la prueba puede aportarse libremente (véase la sentencia de 29 de febrero de 2016, *Schenker/Comisión*, T-265/12, EU:T:2016:111, apartado 40 y jurisprudencia citada).

<sup>154</sup>Asimismo, cabe señalar, como sostiene la Comisión, que tiene discrecionalidad sobre la procedencia de la adopción de medidas de investigación. Así, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, no puede deducirse de manera abstracta una expresión de la parcialidad de la Comisión con respecto a las demandantes de la existencia de tal facultad discrecional sobre cómo llevar a cabo la investigación. Por el contrario, la falta de adopción de otras medidas de investigación se explica sobre todo por el ejercicio de la discrecionalidad de la Comisión en cuanto a la conveniencia de adoptar tales medidas.

<sup>155</sup>A este respecto, las demandantes alegan que la Comisión se basó, en su apreciación de la naturaleza y el alcance (temporal y geográfico) del comportamiento imputado, en particular en los considerandos 144 y 339 de la Decisión impugnada, en una apreciación de los hechos que Scania rechazó y refutó en detalle. Nada en el expediente indica que la Comisión prosiguiera la investigación para verificar las conclusiones de Scania, por ejemplo, enviando a Scania una solicitud de información destinada a presentar pruebas documentales de sus observaciones o dichas objeciones, o enviando dicha solicitud a otros fiestas. Según las demandantes, se trató de un «fracaso interesado» por parte de la Comisión.

<sup>156</sup>Sin embargo, estos argumentos de las demandantes demuestran, como mucho, que la Comisión no siguió las conclusiones o la interpretación de los hechos propuesta por Scania, en particular, al considerar que carecían de credibilidad (véase, entre otros, el considerando 301 de la Decisión impugnada) y se superponen con la cuestión de si las conclusiones de hecho de la Decisión impugnada están debidamente respaldadas por las pruebas aportadas por la Comisión y si cometió errores de Derecho en su análisis, que forma parte del examen de la validez de la apreciación de la Comisión

(véase , en este sentido, sentencia de 12 de diciembre de 2018, Servier y otros/Comisión, [T-691/14](#) , en apelación, [EU:T:2018:922](#) , apartado 137 y la jurisprudencia citada). Dichos argumentos no demuestran que la Comisión estuviera sesgada al decidir, en el ejercicio de su facultad discrecional, no continuar la investigación y, en particular, al decidir no pedir a las demandantes que presentaran pruebas adicionales en apoyo de sus propios argumentos.

<sup>157</sup>En quinto lugar, las demandantes alegan que la Comisión no actuó con independencia en el sentido de que, por lo que se refiere a supuestos cárteles, la Comisión es al mismo tiempo autoridad investigadora, persecutora y decisoria.

<sup>158</sup>A este respecto, debe señalarse que de la jurisprudencia se desprende que el hecho de que la Comisión sea responsable tanto de investigar como de imponer sanciones por las infracciones del artículo 101 TFUE no es en sí mismo contrario al artículo 6 CEDH tal como lo interpreta el CEDH, y no constituye una vulneración del principio de imparcialidad, ya que sus decisiones son recurribles por los Tribunales de la UE, lo que otorga las garantías previstas en el artículo 6 CEDH (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](#) , apartados 33 a 38 y jurisprudencia citada, y de 27 de junio de 2012, *Bolloré/Comisión*, [T-372/10](#) , [UE: T:2012:325](#), apartados 65 a 67 ).

<sup>159</sup>En cuanto a la denuncia basada en la vulneración del derecho de defensa, cabe señalar que las demandantes no alegan que la Comisión no respetó, durante el procedimiento administrativo que condujo a la adopción de la decisión impugnada, todas las garantías procesales asociadas a la ejercicio efectivo de sus derechos de defensa, según lo previsto, entre otras cosas, en las disposiciones generales del Reglamento nº 773/2004 (véase el apartado 140 anterior), sino que invocan la vulneración de sus derechos de defensa únicamente en lo que respecta al hecho de que, en la decisión de conciliación, la Comisión llevó a cabo una clasificación jurídica de los hechos relativos a la conducta de las partes conciliatorias pero que necesariamente afectaban a Scania, sin que ésta hubiera podido ejercer su derecho de defensa.

<sup>160</sup>A este respecto, cabe señalar que, en todos los procedimientos en los que puedan imponerse sanciones, en particular multas o multas coercitivas, el respeto del derecho de defensa es un principio fundamental del Derecho de la Unión que ha sido subrayado en numerosas ocasiones en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y que ha sido consagrada en el artículo 48, apartado 2, de la Carta (véase la sentencia de 14 de septiembre de 2010, *Akzo Nobel Chemicals y Akros Chemicals/Comisión y otros*, [C-550/07 P](#) , [EU :C:2010:512](#) , apartado 92 y jurisprudencia citada). Este principio debe respetarse íntegramente incluso si se trata de un procedimiento administrativo (véanse las sentencias de 9 de julio de 2009, *Archer Daniels*

Midland/Comisión, C-511/06 P, EU:C:2009:433, apartado 84 y jurisprudencia citada, y de 5 de marzo de 2015, Comisión y otros/Versalis y otros, C-93/13 P y C-123/13 P, EU:C:2015:150, apartado 94 y jurisprudencia citada).

<sup>161</sup>La regla de que las partes deben ser oídas forma parte del derecho de defensa. Se aplica a cualquier procedimiento que pueda dar lugar a una decisión de una institución de la UE que afecte sensiblemente a los intereses de una persona (véase la sentencia de 2 de diciembre de 2009, Comisión/Irlanda y otros, C-89/08 P, EU:C:2009:742, apartados 50 y 51 y jurisprudencia citada).

<sup>162</sup>En la medida en que las demandantes alegan que la decisión de conciliación se adoptó sin haber podido expresar su opinión, debe señalarse, como se desprende del examen de la denuncia basada en la violación de la presunción de inocencia, que la decisión de conciliación no afectar de forma perceptible los intereses de las demandantes en el sentido de la jurisprudencia mencionada en el anterior apartado 161 dado que, contrariamente a lo que alegan, la Comisión no efectuó, en la decisión de conciliación, una calificación jurídica de los hechos contra Scania y no prejuzgó de ningún modo la responsabilidad de Scania por la infracción en cuestión. En consecuencia, el hecho de que Scania no haya sido oída en el procedimiento que condujo a la adopción de la decisión de conciliación no vulnera sus derechos de defensa.

<sup>163</sup>Por lo que se refiere, por último, al argumento de las demandantes de que un "vínculo indisoluble" entre la decisión de transacción y la decisión impugnada se deriva del hecho de que la Comisión consultó a las partes contratantes en el curso de la preparación de la versión no confidencial de la decisión impugnada con un vistas a su publicación tampoco puede prosperar. En primer lugar, las demandantes no explican cómo tal «vínculo inextricable» respaldaría sus argumentos expuestos en el primer motivo. En segundo lugar, y en cualquier caso, como sostiene la Comisión, al seguir ese curso de acción, dio efecto a la jurisprudencia resultante de la sentencia de 12 de octubre de 2007, Pergan Hilfsstoffe für industrielle Prozesse/Comisión ( T-474/04, UE:T:2007:306), al dar a las partes contratantes la posibilidad de confiar en la confidencialidad de determinados datos que les conciernen dado que, si bien no eran los destinatarios de la Decisión impugnada, en ella sí se les menciona.

<sup>164</sup>Del mismo modo, las demandantes no pueden alegar razonablemente que un mero error técnico que, en el sitio web de la Comisión, en el encabezamiento relativo a la decisión impugnada, hizo que el enlace condujera a la decisión de transacción sugiere que existe una conexión entre las dos decisiones de tal manera manera que se puede extraer una conclusión sobre la responsabilidad de Scania en virtud del artículo 101 TFUE.

<sup>165</sup> De ello se deduce que debe desestimarse el primer motivo.



**2. Sobre el segundo motivo, basado en la infracción del artículo 48, apartado 2, de la Carta y del artículo 27, apartados 1 y 2, del Reglamento n° 1/2003**

<sup>166</sup>Las demandantes alegan, en esencia, que la Comisión vulneró su derecho de defensa, infringiendo el artículo 48, apartado 2, de la Carta y el artículo 27, apartados 1 y 2, del Reglamento n° 1/2003, al denegarles el acceso a todos de las respuestas al pliego de cargos presentado por [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ], aunque, según las demandantes, es probable que dichas respuestas contengan pruebas de descargo en relación con las otras partes, incluida Scania, más allá de las pruebas expuestas en los extractos de esas respuestas a las que el Consejero Auditor concedió acceso a Scania.

<sup>167</sup>Según las demandantes, [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] utilizaron sus respuestas al pliego de cargos para rebatir las alegaciones de la Comisión contra ellas, como demuestran los extractos que Scania pudo revisar. Las demandantes consideran que el hecho de que la Comisión haya cambiado parcialmente su postura sobre la cuestión de si las respuestas de [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] eran inculpativas o exculpativas arroja dudas sobre la validez de denegar el pleno acceso a dichas respuestas.

<sup>168</sup>Basándose en la jurisprudencia, la Comisión rebate los argumentos de las demandantes en el sentido de que no demuestran que la negativa a conceder a Scania acceso a todas las respuestas de [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] al pliego de cargos, que no son estrictamente hablando parte de un expediente de investigación, menoscabó el ejercicio efectivo de los derechos de defensa de Scania y, en particular, el derecho a consultar documentos que puedan contener pruebas exculpativas relacionadas con ella.

<sup>169</sup>Como se desprende de la jurisprudencia mencionada en el anterior apartado 160, en todos los procedimientos en los que puedan imponerse sanciones, en particular multas o multas coercitivas, el respeto del derecho de defensa es un principio fundamental del Derecho de la Unión que ha sido consagrado en el artículo 48, apartado 2, de la Carta. Ese principio debe cumplirse íntegramente aun cuando el procedimiento en cuestión sea un procedimiento administrativo.

<sup>170</sup>Según el artículo 27, apartado 2, del Reglamento n° 1/2003, "los derechos de defensa de las partes interesadas serán plenamente respetados en el procedimiento" y "tendrán derecho a acceder al expediente de la Comisión, sin perjuicio del interés legítimo de las empresas en la protección de sus secretos comerciales».

<sup>171</sup>Cabe señalar que, según reiterada jurisprudencia, dicho principio exige que se haya dado al interesado la oportunidad, durante el procedimiento administrativo, de manifestar su opinión sobre la veracidad y pertinencia de los hechos y circunstancias alegados y sobre los documentos utilizados por la Comisión para fundamentar su alegación de que se ha producido una infracción del Tratado (véase la sentencia de 7 de enero de 2004, Aalborg

Portland y otros/Comisión, [C-204/00 P](#), [C-205/00 P](#), [C- 211/00 P](#), [C-213/00 P](#), [C-217/00 P](#) y [C-219/00 P](#) , [EU:C:2004:6](#) , apartado 66 y jurisprudencia citada).

<sup>172</sup>Corolario del principio del respeto del derecho de defensa, el derecho de acceso al expediente implica que la Comisión debe dar a la empresa interesada la oportunidad de examinar todos los documentos del expediente de investigación que puedan ser pertinentes para su defensa. Dichos documentos incluyen tanto pruebas de cargo como pruebas de descargo, salvo cuando se trate de secretos comerciales de otras empresas, documentos internos de la Comisión u otra información confidencial (sentencia de 7 de enero de 2004, Aalborg Portland y otros/Comisión, [C-204/00 P](#), [C-205/00 P](#), [C-211/00 P](#), [C-213/00 P](#), [C-217/00 P](#) y [C-219/00 P](#) , [EU:C:2004:6](#) , apartado 68 ).

<sup>173</sup>A este respecto, debe señalarse que no es hasta el comienzo de la fase administrativa *inter partes* cuando se informa a la empresa interesada, mediante la notificación del pliego de cargos, de todas las pruebas esenciales en las que se basa la Comisión en esa fase del procedimiento y que dicha empresa tiene derecho de acceso al expediente para garantizar el ejercicio efectivo de su derecho de defensa. En consecuencia, las respuestas de las otras empresas que supuestamente participaron en el cártel al pliego de cargos no se incluyen, en principio, en los documentos del expediente de instrucción que las partes pueden consultar (sentencias de 14 de mayo de 2020, NKT Verwaltung y NKT c. Comisión, [C-607/18 P](#) , no publicado, [EU:C:2020:385](#), apartado 263 , y de 30 de septiembre de 2009, Hoechst/Comisión, [T-161/05](#) , [EU:T:2009:366](#) , apartado 163 ).

<sup>174</sup>No obstante, si la Comisión desea basarse en un pasaje de una respuesta a un pliego de cargos o en un documento anexo a dicha respuesta para probar la existencia de una infracción en un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, las demás empresas involucradas en ese procedimiento debe ser colocado en una posición en la que puedan expresar sus puntos de vista sobre tales pruebas. En tales circunstancias, el pasaje en cuestión de una respuesta al pliego de cargos o el documento adjunto al mismo constituye una prueba contra las distintas empresas presuntamente participantes en la infracción (sentencia de 14 de mayo de 2020, NKT Verwaltung y NKT/Comisión, [C- 607/18 P](#) , no publicado, [EU:C:2020:385](#) , apartado 264; véase también la sentencia de 30 de septiembre de 2009, Hoechst/Comisión, [T-161/05](#) , [EU:T:2009:366](#) , apartado 164 y jurisprudencia citada).

<sup>175</sup>Por analogía, si un pasaje de una respuesta a un pliego de cargos o de un documento anexo a dicha respuesta puede ser pertinente para la defensa de una empresa en la medida en que permite a esa empresa invocar pruebas que no son compatibles con las inferencias hechas en esa etapa por parte de la Comisión, constituye prueba de descargo. En tal caso, la empresa de que se

trate debe estar autorizada a examinar el pasaje o documento de que se trate y a pronunciarse al respecto (sentencia de 12 de julio de 2011, Mitsubishi Electric/Comisión, [T-133/07](#) , [EU:T:2011:345](#) , párrafo 43 ).

<sup>176</sup>Sin embargo, el mero hecho de que otras empresas se hayan basado en los mismos argumentos que la empresa en cuestión y que hayan utilizado más recursos para su defensa no es suficiente para considerar esos argumentos como prueba de descargo (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de septiembre de 2006 , Jungbunzlauer/Comisión, [T-43/02](#) , [EU:T:2006:270](#) , apartados 353 y 355 ).

<sup>177</sup>Por lo que se refiere a las consecuencias del acceso al expediente que no se ajusta a dichas normas, cuando no se haya comunicado un documento de descargo, la empresa interesada debe demostrar que su no divulgación pudo influir, en su perjuicio, en el curso del procedimiento y el contenido de la decisión de la Comisión. Basta con que la empresa demuestre que habría podido utilizar los documentos de descargo en su defensa, en el sentido de que, si hubiera podido invocarlos durante el procedimiento administrativo, habría podido aportar pruebas que no estaba de acuerdo con las conclusiones realizadas por la Comisión en esa etapa y, por lo tanto, podría haber tenido alguna influencia en la evaluación de la Comisión en cualquier decisión que adoptara, [C-204/00 P](#) , [C-205/00 P](#) , [C-211/00 P](#) , [C-213/00 P](#) , [C-217/00 P](#) y [C-219/00 P](#) , [EU:C:2004:6](#) , párrafos 74 y 75 ).

<sup>178</sup>La posibilidad de que un documento que no fue divulgado pudiera haber influido en el curso del procedimiento y el contenido de la decisión de la Comisión solo puede establecerse si un examen provisional de ciertas pruebas muestra que los documentos no divulgados podrían, a la luz de esas pruebas: haber tenido una trascendencia que no debería haber sido desatendida (sentencia de 7 de enero de 2004, Aalborg Portland y otros/Comisión, [C-204/00 P](#) , [C-205/00 P](#) , [C-211/00 P](#) , [C-213/00 P](#) , [C-217/00 P](#) y [C-219/00 P](#) , [EU:C:2004:6](#) , apartado 76 ).

<sup>179</sup>No obstante, corresponde a la demandante aportar pruebas prima facie de que los documentos no divulgados serían útiles para su defensa (véase la sentencia de 14 de marzo de 2013, Fresh Del Monte Produce/Comisión, [T-587/08](#) , [EU:T:2013:129](#) , apartado 690 y la jurisprudencia citada; véase también, en este sentido, la sentencia de 14 de mayo de 2020, NKT Verwaltung y NKT/Comisión, [C-607/18 P](#) , no publicada, [EU:C:2020:385](#) , apartado 265 y la jurisprudencia citada). El solicitante debe, en particular, indicar la posible prueba de descargo en cuestión o aportar la prueba de su existencia y, por lo tanto, de su pertinencia a los efectos del caso (véase la sentencia de 16 de junio de 2011, Heineken Nederland y Heineken/Comisión, [T-240/07](#) , [EU:T:2011:284](#) , apartado 257 y jurisprudencia citada).

<sup>180</sup>Es necesario examinar, a la luz de estos principios, si, en el presente caso, la negativa de la Comisión a permitir el acceso a todas las respuestas de

[ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] al pliego de cargos podía socavar a las demandantes ' derechos de defensa en la medida en que no tuvieron suficiente acceso a pruebas potencialmente exculpatorias, como alegan.

<sup>181</sup>A este respecto, debe señalarse, como sostiene la Comisión, que existe una diferencia en el acceso al expediente de la Comisión con respecto a un cártel en función de cuándo se añadió un documento al expediente de investigación, lo que también se desprende del apartado 27 de la Comunicación de la Comisión sobre las normas de acceso al expediente de la Comisión en los asuntos previstos en los artículos [101] y [102 del TFUE], los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE y el Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo ( [DO 2005 C 325, pág.7](#)). Considerando que las partes interesadas, para poder ejercer efectivamente su derecho de defensa, tienen derecho a consultar el expediente de investigación tal como estaba cuando se envió el pliego de cargos, y para poder responder efectivamente a las objeciones formuladas presentado en esa fase por la Comisión, el acceso a las pruebas añadidas posteriormente al expediente, en particular las respuestas de las otras partes del cártel al pliego de cargos, no es automático ni ilimitado (véase, en este sentido, la sentencia de 14 mayo de 2020, NKT Verwaltung y NKT/Comisión, [C-607/18 P](#) , no publicado, [EU:C:2020:385](#) , apartado 265 ).

<sup>182</sup>En el presente caso, cabe señalar que el Consejero Auditor concedió a las demandantes acceso a determinados pasajes de las respuestas al pliego de cargos presentado por [ *confidencial* ] y por [ *confidencial* ], al considerar que podrían contener pruebas de descargo relativas a Scania en vista del hecho de que procedían de un solicitante de clemencia y de una empresa a la que la Comisión había enviado una solicitud de información, podrían haber contenido modificaciones o retiradas de las declaraciones en las que se había basado la Comisión.

<sup>183</sup>Los demandantes alegan, sin embargo, que "es probable" que las respuestas al pliego de cargos presentadas por [ *confidencial* ] y por [ *confidencial* ] contengan más pruebas de descargo en las que podrían haberse basado efectivamente en el ejercicio de sus derechos de defensa.

<sup>184</sup>Sin embargo, debe señalarse que, como sostiene la Comisión, en esencia, las demandantes siguen siendo muy vagas en cuanto a la identificación de las posibles pruebas de descargo que contenían las respuestas de [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] al pliego de cargos y que fueron no fue revelada a los demandantes tras la decisión del Consejero Auditor y, por tanto, no aportan nada que demuestre la existencia de dicha prueba y, por tanto, su utilidad para su defensa a los efectos de la jurisprudencia citada en el apartado 179 anterior.

<sup>185</sup>Las demandantes no especifican en modo alguno las conclusiones de la Comisión en la decisión impugnada que podrían haberse visto influidas si se hubiera concedido a las demandantes pleno acceso a las respuestas de

[ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] al pliego de cargos. En particular, no identifican ninguna inferencia relativa a la propia conducta ilegal de Scania que la Comisión haya basado específicamente en un elemento cubierto por la solicitud de clemencia de [ *confidencial* ] o la respuesta de [ *confidencial* ] a la solicitud de información que podría, dependiendo de las circunstancias, han sido modificados o retirados por dichas partes en sus respuestas al pliego de cargos.

<sup>186</sup>Las demandantes invocan, a este respecto, las circunstancias procesales específicas del presente caso y, más concretamente, el hecho de que [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ], dos partes conciliadoras, enviaron a la Comisión sus respuestas al pliego de cargos cuando el las discusiones de conciliación estaban en curso, solo unas pocas semanas antes de que 'presuntamente' presentaran sus presentaciones de conciliación y antes de que se adoptara la decisión de conciliación. Las demandantes deducen de ello que esas respuestas deben contener necesariamente comentarios que impugnen las alegaciones de la Comisión contra ellas, lo que también se desprende de los extractos de las respuestas en cuestión a los que se concedió acceso a Scania.

<sup>187</sup>Sin embargo, tales pruebas circunstanciales y temporales relativas al hecho de que las partes transigentes respondieron al pliego de cargos durante el procedimiento transaccional no son suficientes por sí mismas para demostrar que dichas respuestas contienen nuevas pruebas exculpatorias con respecto a Scania.

<sup>188</sup>Las demandantes no discuten que los extractos de las respuestas en cuestión a las que el Consejero Auditor les concedió acceso contenían pruebas de descargo que fueron útiles para su defensa y ni siquiera intentan deducir de esos extractos que hay algo que sugiera que el las partes no reveladas de esas respuestas podrían, por inferencia, contener otras pruebas exculpatorias útiles para su defensa. Los argumentos de las demandantes a este respecto son meramente generales y abstractos.

<sup>189</sup>De lo anterior se desprende que las demandantes no han aportado ninguna prueba de la utilidad, para su defensa, de las partes no reveladas de las respuestas de [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] al pliego de cargos. En consecuencia, no han demostrado que la Comisión haya vulnerado su derecho de defensa al no haberles facilitado las versiones completas de las respuestas en cuestión.

<sup>190</sup>En estas circunstancias, debe desestimarse el segundo motivo por infundado sin que sea necesario adoptar la medida de ordenación del procedimiento solicitada por las demandantes, que tenía por objeto solicitar a la Comisión que presentara las versiones completas de las respuestas a las pliego de cargos en cuestión.

### ***3. Los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, en la medida en que se refieren a la conclusión de la Comisión sobre la existencia de una infracción única y continuada y su imputación a Scania***

#### ***a) Observaciones preliminares***

##### ***(1) El concepto de infracción única y continua***

<sup>191</sup>Según reiterada jurisprudencia, una infracción del artículo 101 TFUE puede resultar no solo de un acto aislado, sino también de una serie de actos o de una conducta continua, incluso si uno o más aspectos de esa serie de actos o conducta continua también podrían, en sí mismos y tomados aisladamente, constituyen una infracción de dicha disposición. En consecuencia, si las distintas actuaciones de las empresas implicadas forman parte de un «plan global», porque su objeto idéntico falsea la competencia en el mercado interior, la Comisión puede imputar la responsabilidad de dichas actuaciones sobre la base de la participación en la infracción considerada como en su conjunto (véase la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, [C-441/11 P](#), [EU:C:2012:778](#), apartado 41 y la jurisprudencia citada).

<sup>192</sup>Una empresa que ha participado en una infracción única y compleja de este tipo a través de su propia conducta, que entraba dentro de la definición de acuerdo o práctica concertada con un objeto contrario a la competencia a los efectos del artículo 101, apartado 1, del TFUE y estaba destinada a ayudar a lograr la infracción en su conjunto, puede, por tanto, ser responsable también con respecto a la conducta de otras empresas en el contexto de la misma infracción durante el período de su participación en la infracción. Esa es la situación en la que se demuestra que la empresa pretendía, mediante su propia conducta, [C-441/11 P](#), [EU:C:2012:778](#), apartado 42 y jurisprudencia citada).

<sup>193</sup>Así, una empresa puede haber participado directamente en todas las formas de conducta anticompetitiva que constituyen la infracción única y continuada, en cuyo caso la Comisión tiene derecho a atribuirle responsabilidad en relación con esa conducta en su conjunto y, por tanto, en relación con la infracción como un todo. Del mismo modo, la empresa puede haber participado directamente solo en algunas de las formas de conducta anticompetitiva que constituyen la infracción única y continuada, pero haber tenido conocimiento de todas las demás conductas ilegales planeadas o llevadas a cabo por los demás participantes en el cártel en busca de la mismos objetivos, o podría haber previsto razonablemente esa conducta y haber estado preparado para asumir el riesgo. En esos casos, [C-441/11 P](#), [EU:C:2012:778](#), apartado 43).

<sup>194</sup>Por el contrario, si una empresa ha participado directamente en una o varias de las formas de conducta contraria a la competencia que constituyen una infracción única y continua, pero no se ha demostrado que esa empresa

pretendía, con su propia conducta, contribuir a todos los objetivos comunes perseguida por los otros participantes en el cártel y que estaba al tanto de todas las demás conductas infractoras planeadas o llevadas a cabo por esos otros participantes en la búsqueda de los mismos objetivos, o que razonablemente podría haber previsto todas esas conductas y estaba preparado para tomar el riesgo, la Comisión tiene derecho a atribuir a esa empresa responsabilidad únicamente por el comportamiento en el que había participado directamente y por el comportamiento previsto o realizado por los demás participantes, en la consecución de los mismos objetivos que persigue la propia empresa, cuando se haya demostrado que la empresa era consciente de dicha conducta o podía razonablemente preverla y estaba dispuesta a asumir el riesgo (sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 44).

<sup>195</sup>Por último, la Corte ha señalado que, a los efectos de caracterizar diversas conductas como una infracción única y continuada, no era necesario establecer si presentaban un vínculo de complementariedad, en tanto cada una de ellas estaba destinada a tratar uno o más consecuencias del patrón normal de competencia, y, a través de esa interacción, contribuyeron a la consecución del conjunto de efectos anticompetitivos deseados por los responsables, en el marco de un plan global con un único objetivo. A diferencia de, C-239/11 P, C-489/11 P y C-498/11 P, no publicado, EU:C:2013:866, apartados 247 y 248).

<sup>196</sup>Como se desprende de la jurisprudencia citada en los apartados 191 y 192 anteriores, tres elementos son decisivos para concluir que una empresa participó en una infracción única y continua. El primero se refiere a la existencia misma de la infracción única y continuada. Las diversas formas de conducta en cuestión deben formar parte de un 'plan general' con un único objetivo. Los elementos segundo y tercero se refieren a si la infracción única y continua puede atribuirse o no a una empresa. En primer lugar, dicha empresa debe haber pretendido, con su propia conducta, contribuir a los objetivos comunes perseguidos por todos los participantes. En segundo lugar, T-105/17, en casación, EU:T:2019:675, apartado 208; véase también, en este sentido, la sentencia de 16 de junio de 2011, Team Relocations and Others/Comisión, T-204/08 y T-212/08, EU:T:2011:286, apartado 37).

## *(2) La carga de la prueba y el estándar de la prueba*

<sup>197</sup>En la medida en que la constatación de una infracción única y continua da lugar a que una empresa sea considerada responsable de una infracción del Derecho de la competencia, debe señalarse que, en el ámbito del Derecho de la competencia, cuando existe un litigio sobre la existencia de una infracción, corresponde a la Comisión probar las infracciones comprobadas por ella y aportar elementos de prueba que permitan demostrar con el nivel de derecho

exigido la existencia de las circunstancias que constituyen una infracción (véase la sentencia de 22 de noviembre de 2012, E.ON Energie/Comisión, [C-89/11 P](#), [EU:C:2012:738](#), apartado 71 y jurisprudencia citada).

<sup>198</sup>Para establecer que ha habido una infracción del artículo 101, apartado 1, del TFUE, la Comisión debe aportar pruebas firmes, precisas y coherentes. Sin embargo, no es necesario que todas las pruebas presentadas por la Comisión cumplan dichos criterios en relación con todos los aspectos de la infracción. Basta con que el conjunto de pruebas invocado por dicha institución, considerado en su conjunto, cumpla dicho requisito (véase la sentencia de 1 de julio de 2010, Knauf Gips/Comisión, [C-407/08 P](#), [EU:C:2010:389](#), apartado 47 y jurisprudencia citada).

<sup>199</sup>Además, cuando la Comisión se basa, para establecer una infracción del Derecho de la competencia, en pruebas documentales, la carga recae sobre las empresas afectadas no solo para presentar una alternativa plausible a la opinión de la Comisión, sino también para alegar que las pruebas en las que se basó el procedimiento impugnado decisión de acreditar la existencia de la infracción es insuficiente (véase la sentencia de 16 de junio de 2015, FSL y otros/Comisión, [T-655/11](#), [EU:T:2015:383](#), apartado 181 y jurisprudencia citada).

<sup>200</sup>Además, en caso de que el Tribunal de Justicia aún tenga dudas, el beneficio de la duda debe concederse a las empresas acusadas de la infracción (sentencia de 16 de febrero de 2017, Hansen & Rosenthal y H&R Wax Company Vertrieb/Comisión, [C-90/15 P](#), no publicado, [EU:C:2017:123](#), párrafo 18). Cabe señalar que la presunción de inocencia constituye un principio general del Derecho de la UE que ahora se establece en el artículo 48, apartado 1, de la Carta. Ese principio se aplica a los procedimientos relativos a infracciones de las normas de competencia aplicables a las empresas que pueden dar lugar a la imposición de multas o multas coercitivas (véase el apartado 108 anterior).

### (3) *Decisión impugnada*

<sup>201</sup>En la decisión impugnada, la Comisión constató que Scania y las partes transigentes siguieron un plan común con el único objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE. Ese objetivo se logró a través de prácticas que redujeron los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en lo que respecta a los precios futuros y los incrementos brutos de precios, así como el calendario y la repercusión de los costes en relación con la introducción de camiones que cumplen las normas medioambientales (considerando 317 de la resolución impugnada). La Comisión señaló que los intercambios entre las partes:

– relacionados con cambios previstos de precios brutos y listas de precios brutos, e intercambios ocasionales de cambios previstos de precios netos o cambios en los descuentos ofrecidos a los clientes y el momento de dichos cambios;



-relacionados con el calendario y la transferencia de costes para la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridas por las normas Euro 3 a 6;

-eran un medio para compartir otra información sensible desde el punto de vista competitivo, como información sobre plazos de entrega, entrada de pedidos, cifras de existencias, cuotas de mercado objetivo, precios netos actuales y descuentos y listas de precios brutos (incluso antes de entrar en vigor) y configuradores de camiones.

<sup>202</sup>La Comisión consideró que la conducta mencionada formaba parte de un plan común con un único objetivo anticompetitivo por cinco razones, detalladas en los párrafos 452 a 462 siguientes. Esos motivos se relacionaban, entre otras cosas, con el hecho de que los contactos anticompetitivos se referían a los mismos productos, a saber, camiones medianos y pesados, y al mismo grupo de fabricantes de camiones, al hecho de que la naturaleza de la información compartida (información sobre precios e información sobre los plazos de la introducción de modelos de camiones que cumplen con normas ambientales específicas) permaneció igual durante la duración de la infracción, el hecho de que los contactos anticompetitivos se produjeron de manera frecuente y sistemática, y el hecho de que la naturaleza,

*(4) El argumento de las demandantes de que el concepto de infracción única y continua exige que la Comisión identifique varias infracciones que están claramente interrelacionadas*

<sup>203</sup>En la réplica, las demandantes alegaron que el uso del concepto de infracción única y continua supone que la Comisión ha identificado varias infracciones claramente interrelacionadas. Según las demandantes, una infracción única y continuada no puede incluir conductas que no constituyan infracciones en sí mismas.

<sup>204</sup>Sobre la base de esta premisa, en primer lugar, las demandantes alegaron que la Comisión debería haber valorado por separado las pruebas relativas a cada nivel de contacto para establecer si cada nivel constituía una infracción y, en caso afirmativo, determinar su alcance y el fin anticompetitivo perseguido. En segundo lugar, la Comisión debería haber apreciado si las infracciones de que se trata debían considerarse una infracción global única por el hecho de que perseguían un plan global con un único objetivo contrario a la competencia. En tercer y último lugar, la Comisión debería haber apreciado el alcance temporal y geográfico de la infracción única y continuada únicamente sobre la base de las pruebas consideradas en su conjunto. Según las demandantes, la Comisión ignoró las dos primeras etapas y, al constatar que se trataba de una infracción única y continuada, la justificó atribuyendo la misma naturaleza y alcance a los contactos a nivel de sede central ya nivel alemán que los atribuidos a los contactos a nivel de alta dirección. Al hacerlo, la Comisión descubrió que había una infracción única y continua donde no existía ninguna.

- <sup>205</sup>Debe desestimarse esta alegación de las demandantes, que debe examinarse antes de que se examinen los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo.
- <sup>206</sup>La premisa de esta argumentación, según la cual una infracción única y continuada debe incluir conductas que, consideradas aisladamente, constituyan una infracción del artículo 101 TFUE, no encuentra apoyo en la jurisprudencia de los tribunales de la Unión. Como ya se ha señalado, los tribunales de la UE han declarado que una infracción del artículo 101 TFUE puede resultar de una serie de actos o de una conducta continua, "incluso si uno o más aspectos de esa serie de actos o conducta continua también podrían, en sí mismos y tomados aisladamente, constituyen una infracción de dicha disposición» (véase el apartado 191 supra).
- <sup>207</sup>Según el Tribunal de Justicia, cuando las diferentes acciones forman parte de un «plan global», porque su objeto idéntico falsea la competencia en el mercado interior, la Comisión está facultada para imputar la responsabilidad de dichas acciones sobre la base de la participación en la infracción considerada en su conjunto (sentencia de 7 de enero de 2004, Aalborg Portland y otros/Comisión, [C-204/00 P](#), [C-205/00 P](#), [C-211/00 P](#), [C-213/00 P](#), [C-217/00 P](#) y [C-219/00 P](#), [EU:C:2004:6](#), apartado 258).
- <sup>208</sup>De dicha jurisprudencia se desprende que la constatación de una infracción única y continuada no presupone necesariamente que la Comisión establezca una serie de infracciones, cada una de las cuales se enmarca en el artículo 101 TFUE, sino que la Comisión demuestre que los distintos comportamientos que ha identificado forman parte de un plan general diseñado para lograr un único objetivo anticompetitivo. Por tanto, es particularmente importante que la Comisión demuestre que tal plan existió y que las actividades antes mencionadas estaban conectadas a ese plan.
- <sup>209</sup>Además, de la jurisprudencia se desprende que el concepto de infracción única abarca, entre otras cosas, una situación en la que varias empresas participaron en una infracción en la que una conducta continuada en pos de un único objetivo económico tenía por objeto falsear la competencia (véase, en este sentido, sentencia de 7 de noviembre de 2019, Campine y Campine Recycling/Comisión, [T-240/17](#), no publicada, [EU:T:2019:778](#), apartado 269 y jurisprudencia citada).
- <sup>210</sup>En el caso de autos, consta que, en la Decisión impugnada, la Comisión no calificó la conducta dentro de cada uno de los tres niveles de contactos como una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE. Por el contrario, consideró que dichas acciones, tomadas en conjunto, formaban parte de un plan global destinado a lograr el único objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE. Para llegar a esa conclusión, y de conformidad con la jurisprudencia citada en el párrafo 195 anterior, la Comisión se basó en los

cinco elementos que caracterizan la conducta antes mencionada resumidos en el párrafo 202 anterior. A la luz del análisis de los apartados 206 a 208 anteriores, este planteamiento de la Comisión no adolece de error.

<sup>211</sup>De lo anterior se desprende que debe desestimarse la argumentación de las demandantes, en la medida en que se basa en la premisa incorrecta de que el uso del concepto de infracción única y continua supone que la Comisión ha identificado varias infracciones. El examen de los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo a continuación permite al Tribunal de Justicia controlar, entre otras cosas, el fundamento de la conclusión de la Comisión de que los diversos comportamientos señalados en la Decisión impugnada forman parte de un plan global destinado a en la consecución de un único objetivo anticompetitivo, constituyendo así una infracción única y continuada.

***b) El tercer motivo, basado en la aplicación indebida del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que se consideró que los intercambios de información a niveles inferiores de la sede constituían una infracción de dichas disposiciones***

<sup>212</sup>En este motivo, las demandantes formulan dos imputaciones. En primer lugar, se quejan de que la Comisión consideró que existían vínculos entre los tres niveles de contactos colusorios, en particular el nivel inferior de la sede con los otros dos niveles (primera denuncia). En ese contexto, sostienen que no existió contacto o reunión conjunta entre esos niveles, que funcionaban por separado. En segundo lugar, las demandantes se quejan de que la Comisión consideró, basándose en particular en los presuntos vínculos entre los tres niveles antes mencionados, que los contactos colusorios en el nivel inferior de la sede constituían una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (segunda imputación) .

<sup>213</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.

<sup>214</sup>Antes de abordar las dos imputaciones antes mencionadas, procede remitirse a los pasajes pertinentes de la Decisión impugnada.

*(1) Decisión impugnada*

<sup>215</sup>En el considerando 213 de la Decisión impugnada, en la parte relativa al examen de la cuestión de la existencia de acuerdos y prácticas concertadas en el sentido del artículo 101 TFUE, la Comisión señaló que las partes del cártel estaban en contacto a varios niveles y que, a veces, los distintos niveles tenían reuniones conjuntas, por ejemplo, entre los empleados del nivel inferior de la sede y los empleados del nivel alemán. La Comisión señaló en el considerando 213 que los contactos estaban vinculados entre sí por su objeto, por su oportunidad, por sus referencias abiertas entre sí y por la transmisión de la información recopilada, proporcionando, a este respecto, ejemplos de la transmisión de información intercambiada a nivel alemán a las sedes respectivas de las partes del cartel.

<sup>216</sup>En los considerandos 315 a 317 de la Decisión impugnada, la Comisión llegó a la conclusión de que se trataba de una infracción única y continuada, constatando que todos los contactos colusorios previstos en el punto 6.2 de la Decisión impugnada (y pertenecientes a los tres niveles), presentados en orden cronológico, sirvió a un plan común con el único objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE. Según la Comisión, ese objetivo se logró mediante prácticas que redujeron los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en relación con los precios futuros y los incrementos brutos de precios, así como con respecto al calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de camiones que cumplan con normas medioambientales (considerando 317 de la Decisión impugnada).

<sup>217</sup>En el considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada, la Comisión, para respaldar su conclusión de que el cambio de los intercambios del nivel de alta dirección al nivel alemán no afectó al carácter continuado de la infracción, constató que hubo un considerable superposición entre las reuniones celebradas en los distintos niveles. La Comisión tomó nota de que, a pesar de la interrupción en septiembre de 2004 de los contactos a nivel de la alta dirección, continuaron los contactos en los otros dos niveles. En particular, entre 2003 y 2007, las reuniones y contactos entre competidores se organizaron conjuntamente a nivel de la sede central ya nivel alemán y, a menudo, los empleados de la sede central participaron en reuniones a nivel alemán y viceversa.

(2) *La primera queja*

<sup>218</sup>Por lo que se refiere a la primera denuncia planteada por las demandantes relativa a los "vínculos" entre los tres niveles de contactos colusorios, debe señalarse que la Comisión se basó en los siguientes elementos para demostrar la existencia de tales vínculos: el hecho de que los participantes en esos contactos los niveles eran empleados de las mismas empresas, a saber, Scania y las partes transigentes; el hecho de que los intercambios dentro de cada uno de los niveles tuvieran la misma temática; el hecho de que hubo una superposición temporal entre las reuniones celebradas en diferentes niveles; el hecho de que los niveles se refirieran e intercambiaran la información recopilada; el hecho de que en ocasiones hubo contactos y reuniones conjuntas entre los diferentes niveles,

<sup>219</sup>La presente denuncia de las demandantes se basa, entre otras cosas, en el hecho de que no hubo contactos o reuniones conjuntas entre los tres niveles de contactos colusorios.

<sup>220</sup>A este respecto, en primer lugar, cabe señalar que, como se desprende de los apartados 215 y 217 anteriores y, además, de las aclaraciones de la Comisión en el apartado 122 de la contestación, la Comisión no basó su conclusión de que los niveles de los contactos colusorios estaban vinculados entre sí por

el hecho de que hubo contactos o reuniones conjuntas entre el nivel de alta dirección y el nivel inferior de la sede central y entre el nivel de alta dirección y el nivel alemán. La Comisión se basó únicamente en la existencia de contactos y reuniones conjuntos entre el nivel inferior del cuartel general y el nivel alemán. En consecuencia, la argumentación de las demandantes que pretende demostrar que no hubo contactos ni reuniones conjuntas entre el nivel de dirección superior y el nivel inferior de la sede central y entre el nivel de dirección superior y el nivel alemán es ineficaz.

<sup>221</sup>En segundo lugar, debe señalarse que, en la Decisión impugnada, la Comisión consideró que hubo contactos conjuntos y reuniones conjuntas entre el nivel inferior de la sede y el nivel alemán, en particular entre 2003 y 2007 (considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada (Decisión). De la Decisión impugnada se desprende que dicho factor fue uno de los factores en los que se basó la Comisión para concluir que la infracción era continua.

<sup>222</sup>Por lo que se refiere a esta constatación de la Comisión, se desprende de los autos que a menudo se organizaban reuniones en el nivel inferior de la sede y en el nivel alemán al mismo tiempo y en el mismo lugar para la preparación de ferias comerciales y que los participantes en el nivel inferior de la sede fueron informados del objeto de los intercambios a nivel alemán, que transmitieron ese objeto dentro de sus respectivas empresas y que, de manera más general, estaban en contacto con los participantes en los intercambios a nivel alemán.

<sup>223</sup>A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia se remite, en particular, a las pruebas expuestas en el considerando 137 de la Decisión impugnada relativas a una reunión entre competidores el 24 de agosto de 2004 en Múnich (Alemania). Según [ *confidencial* ], a esa reunión asistieron empleados de nivel inferior de la sede y de nivel alemán. Para Scania, estuvieron presentes A del nivel inferior de la sede y B del nivel alemán. En dicha reunión se intercambió información sobre futuros aumentos de precios en el mercado alemán y sobre las fechas en que se introducirían en el mercado modelos de camiones que cumplieran con los estándares medioambientales. Una presentación en PowerPoint preparada por [ *confidencial* ], mencionada en el considerando 137 de la Decisión impugnada, muestra que la información intercambiada en la reunión del 24 de agosto de 2004 fue enviada a [ *Confidencial* ]'s sede.

<sup>224</sup>El Tribunal también se remite a las pruebas expuestas en el considerando 147 de la Decisión impugnada que muestran que los empleados de la sede central inferior fueron informados del objeto de los intercambios de precios que habían tenido lugar a nivel alemán en una reunión entre competidores en Munich el 4 y 5 de julio de 2005. Más concretamente, el Tribunal se refiere al correo electrónico enviado por C, desde el nivel inferior de la sede de [ *confidencial* ], a los empleados de otras empresas competidoras, también en el nivel inferior de la sede. En ese correo electrónico, C, refiriéndose a la

citada reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005, declaró, entre otras cosas, que, en esa reunión, [ *confidencial* ] había proporcionado a los competidores información sobre [ *confidencial* ] la lista de precios actual (basada en el mercado alemán) y solicitó, entre otros, a los destinatarios de su correo electrónico que hicieran lo mismo. El empleado de la sede de [ *confidencial* ] que era uno de los destinatarios de ese correo electrónico respondió que su empresa deseaba mantener intercambios a precios de mercado (es decir, a nivel alemán) y mencionó los nombres de [ *confidencial* ] los empleados de [ *confidencial* ] que iban a ser contactados en el contexto de esos intercambios. El correo electrónico de C también estaba dirigido a D, del nivel inferior de la sede de Scania, que había participado en esa reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005. Del expediente se desprende que D no recibió ese correo electrónico porque su nombre estaba mal escrito (véase el considerando 147 de la resolución impugnada). Siendo así, el correo electrónico de C muestra que los empleados de nivel inferior de la sede central, incluidos los empleados de Scania, estaban al tanto de los intercambios de precios que tuvieron lugar en la citada reunión del 4 y 5 de julio de 2005.

<sup>225</sup>El Tribunal también observa que algunos de los empleados de las empresas participantes, aunque formaban parte de la sede central, participaron en los intercambios a nivel alemán, lo que respalda la conclusión de la Comisión de que existían vínculos entre el nivel inferior de la sede central y el nivel alemán. El Tribunal se refiere en particular al caso de C de [ *confidencial* ] y E de [ *confidencial* ]. Esos empleados, aunque formaban parte de la sede, estaban activos y organizaban el intercambio de información a nivel alemán.

<sup>226</sup>De lo anterior se desprende que la constatación de la Comisión de que hubo contactos entre el nivel inferior de la sede central y el nivel alemán se basa en el estándar legal requerido.

<sup>227</sup>En tercer lugar, en el contexto del presente motivo, las demandantes también cuestionaron la conclusión de la Comisión en el considerando 213 de la Decisión impugnada de que los niveles de contactos colusorios hacían referencias abiertas entre sí y la conclusión, en el considerando 327 (a ) de la Decisión impugnada, que las partes del cártel discutieron repetidamente en los niveles inferiores de la sede central la información que debía intercambiarse ya qué nivel.

<sup>228</sup>Esos hallazgos de la Comisión se han establecido con el estándar legal requerido. Se desprende, en particular, de las pruebas expuestas en el considerando 116 de la Decisión impugnada, relativas a una reunión entre competidores de nivel inferior de la sede los días 3 y 4 de julio de 2001, que los empleados de la sede estaban al tanto del contenido de los intercambios en nivel alemán, que consideraban que esos intercambios iban 'demasiado lejos' y que eran 'potencialmente peligrosos'. De las pruebas presentadas en el considerando 117 de la Decisión impugnada se desprende que, en la citada reunión celebrada los días 3 y 4 de julio de 2001, los competidores acordaron

intercambiar en el futuro, a un nivel inferior de sede, información sobre productos e información técnica, pero no sobre precios información o datos de evaluación comparativa. Similar,

<sup>229</sup>De las consideraciones anteriores se desprende que, en el marco del presente motivo, las demandantes no han logrado cuestionar las conclusiones de la Comisión expuestas en particular en los considerandos 213 y 327, letra a), de la Decisión impugnada, relativas a la vínculos entre los tres niveles de contactos colusorios. Como ya se ha señalado, la Comisión se basó en una serie de elementos que demostraban la existencia de vínculos entre los tres niveles de contactos colusorios (véase el apartado 218 anterior) que no han sido discutidos, a saber, el hecho de que los participantes eran empleados de las mismas empresas, la el hecho de que existió un solapamiento temporal entre las reuniones celebradas en los tres niveles de contactos colusorios, o que fueron controvertidas sin ser cuestionadas en el presente motivo, a saber, el hecho de que hubo contactos entre los empleados en el nivel de sede inferior respectivo de las partes en el cártel y los empleados en el nivel alemán. A la luz de esos factores, la Corte considera que los tres niveles de los contactos colusorios estaban interrelacionados y que no actuaban de forma separada e independiente entre sí.

(3) *La segunda queja*

<sup>230</sup>Por lo que se refiere a la segunda imputación de las demandantes (véase el apartado 212 anterior), debe señalarse que, en la Decisión impugnada, la Comisión no calificó los contactos colusorios en el nivel inferior de la sede (o, además, los contactos colusorios en el otro nivel dos niveles tomados por separado) como una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, pero consideró que todos los contactos en los tres niveles formaban parte de una infracción única y continua en la medida en que perseguían un plan común con el objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE a través, entre otras cosas, de intercambios que redujeron la incertidumbre estratégica con respecto a los precios futuros y los aumentos brutos de precios, y con respecto al calendario y la repercusión de los costes en relación con la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados exigidas por las normas Euro 3 a 6 (considerando 317 de la Decisión impugnada).

<sup>231</sup>También debe señalarse que la Comisión no estaba obligada a clasificar los intercambios a un nivel de sede inferior, tomados por separado, como una infracción separada del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE para concluir que había habido una sola e infracción continua (ver párrafo 208 arriba).

<sup>232</sup>De lo anterior se desprende que la presente imputación de las demandantes se basa en la premisa incorrecta de que, en la Decisión impugnada, la Comisión calificó los intercambios a nivel de sede inferior como una

infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE. Dicho esto, y a pesar de esa premisa incorrecta, procede examinar, a la luz de las consideraciones expuestas en los apartados 208 a 211 anteriores, y a la luz de los argumentos de las demandantes, en qué medida los intercambios en el nivel inferior de la sede contribuyeron a la ejecución del plan común establecido en el párrafo 230 supra.

<sup>233</sup>A ese respecto, en primer lugar, cabe señalar que, tal como se concluyó en el contexto del examen de la primera denuncia, los participantes en el nivel inferior de la sede fueron informados del objeto de los intercambios a nivel alemán, que remitieron ese objeto dentro de sus respectivas empresas y que, de manera más general, estaban en contacto con los participantes en los intercambios a nivel alemán (véase el apartado 222 anterior). Por lo tanto, es evidente que los empleados de nivel inferior de la sede, al estar asociados a intercambios que redujeron la incertidumbre estratégica en cuanto a los precios futuros y las fechas de introducción en el mercado de modelos de camiones que cumplen con las normas ambientales, contribuyeron a la implementación del mencionado plan común. .

<sup>234</sup>En segundo lugar, los elementos de prueba presentados en el considerando 144 de la Decisión impugnada, relativos a una reunión entre competidores de nivel inferior los días 3 y 4 de febrero de 2005 en Lyon (Francia), demuestran que, en dicha reunión, [ *confidencial* ] informó a los demás fabricantes, incluido Scania, del futuro aumento del 5% en el precio de uno de los modelos de camión que estaba construyendo. Cabe señalar que los demandantes alegaron que dicha información era de dominio público en la fecha de la referida reunión y que, en apoyo de esa pretensión, presentaron, en la etapa de réplica y pocos días antes de la audiencia, un artículo de una revista especializada cuya versión electrónica estaba fechada el 4 de febrero de 2005. Independientemente de la admisibilidad de dicho elemento de prueba, el Tribunal considera que el mencionado artículo no demuestra que el argumento de los demandantes esté fundado, ya que el alcance de la información comunicada por [ *confidencial* ] en la reunión de 3 y 4 de febrero de 2005 fue más amplio que el alcance de la información contenida en el artículo mencionado, que se refería al aumento de precio del modelo de camión de [ *confidencial* ] únicamente respecto del mercado del Reino Unido.

<sup>235</sup>La información sobre precios facilitada por [ *confidencial* ] en la reunión de los días 3 y 4 de febrero de 2005 en el nivel inferior de la sede muestra que los intercambios a ese nivel, independientemente de que constituyeran una infracción de las normas de competencia, contribuyeron a la aplicación del plan común establecido en el apartado 230 anterior, en la medida en que dicha información demuestre que dichos intercambios también se referían a cuestiones relativas al precio de los camiones y no solo a cuestiones técnicas.



<sup>236</sup>En tercer lugar, se desprende de un correo electrónico interno de [ *confidencial* ], enviado por F, desde la sede social inferior de dicha empresa, recogido en el considerando 146 de la Decisión impugnada, relativo a la reunión entre competidores de los días 4 y 5 de julio 2005, que los empleados de nivel inferior de la sede central, incluidos los empleados de la sede central de Scania, intercambiaron información relativa, entre otras cosas, a la fecha de introducción en el mercado de modelos de camiones que cumplen las normas medioambientales Euro 4 y 5. A modo de ejemplo, en En el correo electrónico antes mencionado, F informó a sus colegas del hecho, revelado en la reunión del 4 y 5 de julio de 2005, de que Scania 'mostrará una gama completa de motores compatibles con Euro 4 (y algunos Euro 5) [estándar] en la [ *confidencial* ]» y del hecho de que ya se habían enviado a Scania 2000 pedidos de motores compatibles con la norma Euro 4. También a modo de ejemplo, F también informó a sus colegas que, según la información proporcionada por [ *confidencial* ] en la citada reunión, los clientes de Scania no cuestionaron el aumento de precio relacionado con la introducción de la norma Euro 5 y que ya se habían vendido 6000 camiones compatibles con dicha norma. El contenido del intercambio de información a nivel de cuartel general inferior en la reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005 también muestra que los intercambios a nivel de cuartel general inferior contribuyeron a la implementación del plan común establecido en el párrafo 230 anterior, en la medida en que muestra que dichos intercambios también se referían a cuestiones relativas a la fecha de introducción en el mercado de modelos de camiones que cumplieran determinadas normas medioambientales.

<sup>237</sup>En cuarto lugar, cabe señalar que los participantes en los tres niveles de los contactos colusorios eran empleados de las mismas empresas, que las reuniones en el nivel inferior de la sede se superponían, desde un punto de vista temporal, con las reuniones en los otros dos y que existían contactos entre los empleados del nivel inferior de la sede central y los empleados a nivel alemán (véanse los apartados 218 y 229 anteriores).

<sup>238</sup>Sobre la base de estos factores, debe considerarse que los intercambios de información a nivel de sede inferior contribuyeron a la ejecución del plan común establecido en el apartado 230 anterior y, en consecuencia, que la Comisión estaba facultada para tener en cuenta dichos intercambios para con el fin de concluir que hubo una infracción única y continua.

<sup>239</sup>Habida cuenta de las consideraciones anteriores, debe desestimarse el presente motivo.

***c) El cuarto motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación y la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE al comprobar la Comisión que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían realizado una práctica concertada sobre el momento de la introducción de tecnologías de emisión***

<sup>240</sup>Las alegaciones de las demandantes en el presente motivo pueden dividirse en tres partes, examinadas sucesivamente a continuación.

*(1) Sobre la primera parte del cuarto motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación*

<sup>241</sup>Las demandantes alegan que la motivación de la Decisión impugnada no les permite comprender la naturaleza y el alcance de la infracción que se les imputa. En primer lugar, según las demandantes, del artículo 1 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión constató que las demandantes habían cometido una infracción, entre otras cosas, al confabularse en el momento de la introducción de las tecnologías de emisión exigidas por las normas Euro 3 a 6 y que esa conducta constituyó una infracción en sí misma. En segundo lugar, la Decisión impugnada también parece sostener, en los considerandos 243 y 321, que los hechos relativos a las citadas prácticas concertadas son "relacionados" y "complementarios" del supuesto cartel sobre precios y precios brutos,

<sup>242</sup>Las demandantes concluyen que esta incoherencia en el razonamiento de la Comisión constituye una infracción del artículo 296 TFUE y que, por ello, debe anularse la Decisión impugnada.

<sup>243</sup>Las demandantes también se quejan de que la Comisión no explicó por qué el intercambio de información sobre el momento de la introducción de tecnologías de emisión constituyó una infracción por objeto.

<sup>244</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.

<sup>245</sup>Cabe señalar que, según reiterada jurisprudencia, la obligación de motivación prevista en el artículo 296 TFUE, párrafo segundo, es un requisito procesal esencial, distinto de la cuestión de si la motivación es correcta, que se refiere a la legalidad material del acto impugnado. Desde este punto de vista, la motivación requerida debe ser adecuada al acto en cuestión y debe revelar de manera clara e inequívoca el razonamiento seguido por la institución que adoptó el acto de manera que permita a las personas interesadas conocer los motivos de la medida y para permitir que el tribunal competente ejerza su poder de revisión. En lo que respecta, en particular, a la motivación de las decisiones individuales, [T-240/17](#), no publicado, [EU:T:2019:778](#), apartado 321 y jurisprudencia citada).

<sup>246</sup>Además, los requisitos que debe cumplir la motivación dependen de las circunstancias de cada caso, en particular del contenido del acto de que se trate, de la naturaleza de los motivos aducidos y del interés que tengan los destinatarios del acto u otras partes en el que, a los efectos del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, pueda tener para obtener explicaciones. No es necesario que la motivación se extienda por todos los hechos y puntos de derecho pertinentes, ya que la cuestión de si la motivación cumple los requisitos del artículo 296 TFUE debe apreciarse no solo en su redacción sino también en su contexto y a todas las normas jurídicas que regulan la

materia en cuestión (véase sentencia de 7 de noviembre de 2019, *Campine y Campine Recycling/Comisión*, T-240/17, no publicada, EU:T:2019:778, apartado 322 y jurisprudencia citada).

<sup>247</sup>Además, la obligación de motivación prevista en el artículo 296 TFUE exige que la motivación en la que se base una decisión sea clara e inequívoca. Así, la motivación de una medida debe ser lógica y no contener incoherencias internas que impidan una comprensión adecuada de las razones que fundamentan la medida (véase la sentencia de 29 de septiembre de 2011, *Elf Aquitaine/Comisión*, C-521/09 P, EU:C:2011:620, apartado 151 y jurisprudencia citada).

<sup>248</sup>En el caso de autos, en el considerando 236 de la Decisión impugnada, en el punto 7.2.3, titulado «Restricción de la competencia», la Comisión indicó que la conducta contraria a la competencia en el caso de autos tenía por objeto restringir la competencia en el EEE.

<sup>249</sup>En el considerando 237 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que el aspecto principal de todos los acuerdos y prácticas concertadas en el presente caso, que podría calificarse de restricción de la competencia, consistía en la coordinación de precios y aumentos brutos de precios a través de contactos en el precio, la fecha y los costes adicionales relacionados con la introducción en el mercado de nuevos modelos de camiones que cumplan las normas sobre emisiones y el intercambio de información sensible desde el punto de vista de la competencia.

<sup>250</sup>En el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada, la Comisión afirmó que Scania había celebrado acuerdos y/o se había coordinado con competidores sobre el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados exigidas por Euro 3 a 6 estándares.

<sup>251</sup>En el considerando 239 de la Decisión impugnada, la Comisión concluyó que todos los acuerdos y prácticas concertadas en los que participó Scania tenían por objeto restringir la competencia en el sentido del artículo 101, apartado 1, del TFUE y permitían a las empresas adaptar su estrategia de precios en la luz de la información recibida de los competidores.

<sup>252</sup>En el considerando 243 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó que las demandantes, discutiendo la fecha de introducción de las nuevas normas medioambientales y los costes adicionales provocados por la nueva tecnología, obtuvieron información sobre las intenciones de sus competidores en lo que respecta a los niveles de precios brutos. Según las explicaciones de la Comisión, la repercusión de los costes relacionados con la introducción de nuevas tecnologías medioambientales dio lugar a cambios en el precio bruto de los modelos de camiones en cuestión. Las partes conocían la fecha a partir de la cual los nuevos modelos (a los que se repercutirían los costes adicionales) se incluirían en la lista de precios brutos

de los competidores, ya que conocían la fecha en que dichos nuevos modelos se introducirían en la mercado. En consecuencia, según la Comisión,

<sup>253</sup>Además, de los considerandos 315 a 350 de la Decisión impugnada, en el punto 7.2.4, titulado «Infracción única y continua», se desprende que la Comisión atribuyó a Scania una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, que clasificó como una infracción única y continua consistente en contactos colusorios con respecto a la fijación de precios y aumentos brutos de precios para camiones medianos y pesados en el EEE y el calendario y la repercusión de costos para la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridos según las normas Euro 3 a 6. Según la Comisión, esos contactos colusorios tenían como objetivo restringir la competencia al reducir el nivel de incertidumbre estratégica entre los competidores con respecto a los precios futuros, los aumentos brutos de precios,

<sup>254</sup>En el considerando 321 de la Decisión impugnada, la Comisión repitió su análisis expuesto en el considerando 243 de la Decisión impugnada, según el cual la naturaleza de las conversaciones y los acuerdos relativos a la fecha de introducción en el mercado de nuevos modelos de camiones compatibles con las normas medioambientales estaba relacionada y era complementaria a la colusión de las partes sobre los precios y los aumentos brutos de precios.

<sup>255</sup>Por último, debe señalarse que, según el artículo 1 de la resolución impugnada:

'Mediante la colusión sobre los precios y los aumentos de precios brutos en el EEE para camiones medianos y pesados; y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados exigidas por las normas EURO 3 a 6, las siguientes entidades jurídicas de Scania infringieron el artículo 101 [TFUE] y el artículo 53 del Acuerdo EEE durante los períodos indicó: ...'

<sup>256</sup>En primer lugar, de la exposición antes citada de la Decisión impugnada se desprende que, contrariamente a lo que alegan las demandantes, la Comisión no calificó en dicha Decisión por separado la colusión sobre el momento de la introducción de las tecnologías de emisión como una infracción distinta del artículo 101 TFUE. Sin embargo, está claro que la Comisión consideró que la colusión antes mencionada formaba parte de una infracción única y continua con el único objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE.

<sup>257</sup>En segundo lugar, de los considerandos 236, 237, 239, 243 y 321 de la Decisión impugnada se desprende, entre otras cosas, que la Comisión consideró que los intercambios de información sobre el momento de la introducción de las tecnologías de emisión estaban relacionados y eran complementarios de los intercambios de información sobre precios e incrementos brutos de precios y que, en esencia, todos esos intercambios

permitieron a las empresas afectadas adaptar sus estrategias de precios en función de la información recibida de los competidores, constituyendo así una restricción de la competencia por objeto.

<sup>258</sup>De las consideraciones anteriores se desprende que la motivación contenida en la Decisión impugnada expone de forma clara e inequívoca el razonamiento de la Comisión, lo que permite al Tribunal de Justicia ejercer su facultad de control. Además, el contenido y la naturaleza detallada de los argumentos de los demandantes ante el Tribunal de Justicia muestran que la motivación de la decisión impugnada permitió a los demandantes impugnar efectivamente dicha decisión ante el Tribunal de Justicia.

<sup>259</sup>En virtud de lo anterior, debe desestimarse la primera parte del presente motivo.

*(2) La segunda parte del cuarto motivo, basado en la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en el sentido de que la Comisión constató que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían realizado una práctica concertada sobre el calendario de la introducción de tecnologías de emisión en el mercado*

<sup>260</sup>Las demandantes cuestionan la apreciación de la Comisión de que celebraron un acuerdo o participaron en una práctica concertada en relación con el momento de la introducción de tecnologías de emisión.

<sup>261</sup>A este respecto, las demandantes señalan que el requisito de que los motores de los camiones cumplan las normas Euro se deriva de la legislación europea conocida por los fabricantes de camiones y no resulta de ninguna competencia en materia de innovación.

<sup>262</sup>Las demandantes también alegan que Scania siempre había cumplido con las diversas normas de emisión Euro incluso antes de la aplicación de los plazos establecidos por la legislación europea y que su producción estaba generalmente planificada aproximadamente seis o siete años antes del plazo establecido por dicha legislación en relación con la introducción de tecnologías que cumplan con esos estándares. Según las demandantes, este hecho no puede conciliarse con el argumento de la Comisión según el cual Scania celebró un acuerdo con sus competidores o se involucró en una práctica concertada relativa al momento de la introducción de tecnologías conformes con las normas Euro.

<sup>263</sup>Las demandantes también invocan el hecho de que las fechas de lanzamiento de las tecnologías de emisión variaron de forma muy significativa entre los fabricantes de camiones, lo que cuestiona la existencia de coordinación entre ellos en lo que respecta a dichas fechas.

<sup>264</sup>Las demandantes también niegan que los intercambios de información descritos en la Decisión impugnada demuestren que celebraron un acuerdo o participaron en una práctica concertada sobre la introducción de nuevas tecnologías de emisión.

- <sup>265</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.
- <sup>266</sup> A este respecto, cabe señalar que las definiciones de «acuerdo», «decisiones de asociaciones de empresas» y «práctica concertada» pretenden, desde un punto de vista subjetivo, captar formas de colusión de la misma naturaleza que se distinguen entre sí únicamente por su intensidad y las formas en que se manifiestan (véase la sentencia de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, [C-8/08](#) , [EU:C:2009:343](#) , apartado 23 y el asunto- ley citada).
- <sup>267</sup> En cuanto a la definición de práctica concertada, el Tribunal de Justicia ha declarado que tal práctica es una forma de coordinación entre empresas por la que, sin llegar a la fase de celebración de un acuerdo propiamente dicho, la práctica la cooperación entre ellos sustituye a sabiendas los riesgos de la competencia (véase la sentencia de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, [C-8/08](#) , [EU:C:2009:343](#) , apartado 26 y jurisprudencia citada).
- <sup>268</sup> Los criterios de coordinación y cooperación necesarios para determinar la existencia de una práctica concertada, lejos de exigir la elaboración de un verdadero "plan", deben entenderse a la luz del concepto inherente a las disposiciones del Tratado sobre competencia, según que cada comerciante debe determinar de forma independiente la política que pretende adoptar en el mercado común y las condiciones que pretende ofrecer a sus clientes (véanse las sentencias de 28 de mayo de 1998, Deere/Comisión, [C-7/95 P](#) , [EU:C :1998:256](#) , apartado 86 y jurisprudencia citada, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#) , [EU:C:2015:184](#) , apartado 119 y la jurisprudencia citada).
- <sup>269</sup> Si bien es correcto decir que este requisito de independencia no priva a los operadores económicos del derecho a adaptarse inteligentemente a la conducta existente o prevista de sus competidores, excluye estrictamente cualquier contacto directo o indirecto entre dichos operadores por el cual una empresa puede influir en la conducta en el mercado de sus competidores reales o potenciales o revelarles sus decisiones o intenciones con respecto a su propia conducta en el mercado cuando el objeto o efecto de dicho contacto es crear condiciones de competencia que no se corresponden con las condiciones normales del mercado en cuestión, teniendo en cuenta la naturaleza de los productos o servicios ofrecidos, el tamaño y número de las empresas implicadas y el volumen de dicho mercado (véanse las sentencias de 28 de mayo de 1998, Deere/Comisión, [C-7/95 P](#) , [EU:C:1998:256](#) , apartado 87 y jurisprudencia citada, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#) , [EU:C :2015:184](#) , apartado 120 y jurisprudencia citada).
- <sup>270</sup> Por tanto, el Tribunal de Justicia ha declarado que el intercambio de información entre competidores podía ser incompatible con las normas de

competencia si reducía o eliminaba el grado de incertidumbre en cuanto al funcionamiento del mercado en cuestión, con el resultado de que la competencia entre empresas era restringido (véase la sentencia de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 121 y jurisprudencia citada).

<sup>271</sup>En el presente caso, cabe señalar que, en el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada, la Comisión afirmó que Scania había celebrado acuerdos y/o se había coordinado con sus competidores sobre el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridas por las normas Euro 3 a 6. Esta apreciación de la Comisión se basa en varios elementos de prueba expuestos en la Decisión impugnada que demuestran que está fundado.

<sup>272</sup>En primer lugar, debe hacerse referencia al acta de una reunión a nivel de alta dirección, celebrada el 6 de abril de 1998 en Bruselas (Bélgica), recogida en el considerando 103 de la Decisión impugnada. Esas actas muestran claramente que los participantes en esa reunión intercambiaron información sobre precios y sobre el calendario para la introducción de modelos de camiones que cumplan con la norma Euro 3, y que acordaron no introducir la tecnología que cumpla con esa norma antes de que dicha introducción sea obligatoria. Las actas mencionadas también muestran que los participantes en la reunión intercambiaron información sobre la transferencia a precios de los costos de introducción de la nueva tecnología. En la medida en que dichas actas se refieran a «todos los miembros de [ ]», puede deducirse que Scania participó en la citada reunión del 6 de abril de 1998.

<sup>273</sup>En segundo lugar, el Tribunal de Justicia se refiere a la reunión de altos directivos celebrada los días 10 y 11 de abril de 2003 en Gotemburgo (Suecia), en la que participó Scania, enunciada en el considerando 127 de la Decisión impugnada. Las notas manuscritas tomadas por un representante de [ *confidencial* ] que participó en esa reunión y que figuran en dicho considerando muestran que los participantes intercambiaron información sobre precios y sobre la introducción de tecnologías conformes con la norma Euro 4. Según esas notas:

'ventas [ *confidenciales* ] en Euro 4 de octubre de 2004. [ *confidencial* ]/Scania puede introducirlas antes, pero no quiere hacerlo. Todos acuerdan [introducir] [ *confidencial* ] “Introducción de ventas”.'

<sup>274</sup>El contenido de la reunión de los días 10 y 11 de abril de 2003, mencionada en el apartado 273 anterior, se establece en el fax enviado el 8 de mayo de 2003 por [ *confidencial* ] a los competidores, incluida Scania, presentado en el considerando 128 de la decisión impugnada, donde se afirma:

'Durante nuestra reunión en Gotemburgo[,] hablamos sobre la introducción en el mercado de la especificación Euro 4. Me encargué de discutir este tema con nuestro colega [G]. Aunque [ *confidencial* ] tiene sus dudas de que todos cumplamos nuestras promesas[,] están de acuerdo sobre la base de la introducción al mercado en septiembre de 2004 en [ *confidencial* ]. Muy claro, no deberíamos ofrecerlo antes de esta fecha en rebajas. Supongo que todos todavía estamos de acuerdo y comprometidos con esta fecha. Si por alguna razón no puede, hágamelos saber a vuelta de fax.

<sup>275</sup>Las demandantes se basaron en las explicaciones de [ *confidencial* ] durante el procedimiento administrativo, según las cuales las notas citadas en el apartado 273 anterior no se referían a la existencia de un acuerdo entre los fabricantes de camiones, sino que se limitaban a afirmar que todos habían aceptado como una realidad que los motores compatibles con Euro 4 probablemente no se lanzarían antes de [ *confidencial* ] de septiembre de 2004. Sin embargo, debe señalarse que esas explicaciones, proporcionadas *a posteriori* y que contradicen la redacción clara de las notas del representante de [ *confidencial* ] y el fax de 8 de mayo de 2003 que mostraba que los competidores habían acordado introducir los motores conformes con Euro 4 en septiembre de 2004, no son convincentes.

<sup>276</sup>En tercer lugar, procede hacer referencia al correo electrónico enviado el 16 de septiembre de 2004 por H, representante de [ *confidencial* ], a competidores, incluido Scania, en el que indicaba su decisión de no participar en la reunión de alto nivel de dirección prevista en Hannover (Alemania). Ese correo electrónico, expuesto en el considerando 138 de la decisión impugnada, decía lo siguiente:

'La razón de esa [decisión] es la decepción. El comportamiento de algunos de nuestros colegas (uno en particular) en la comunicación sobre Euro 4 y 5 y la forma en que esos colegas han tratado de dañar la imagen de la industria del camión y de algunos de sus colegas en particular es intolerable para mí. ...'

<sup>277</sup>[ *confidencial* ] explicó en una declaración oral, presentada durante el procedimiento administrativo y expuesta en el considerando 138 de la decisión impugnada, que había introducido la tecnología conforme a Euro 4 antes de la fecha acordada con los competidores, a saber, septiembre de 2004 (véanse los apartados 273 y 274 anterior), y que ese fue el origen del descontento expresado por el representante de [ *confidencial* ] en ese correo electrónico. De los autos se desprende que, a raíz de este incidente, cesaron los intercambios entre los altos directivos (considerando 138 de la Decisión impugnada).

<sup>278</sup>El correo electrónico del representante de [ *confidencial* ], establecido en el párrafo 276 anterior, leído a la luz de las pruebas descritas en los párrafos 273 y 274 anteriores, muestra que hubo un acuerdo entre competidores,



incluido Scania, en relación con la fecha de presentación. en el mercado de tecnologías compatibles con Euro 4.

<sup>279</sup>Los solicitantes se basaron en la declaración jurada del representante de [ *confidencial* ], quien fue el autor del correo electrónico establecido en el párrafo 276 anterior, en el que explicó que su correo electrónico había sido enviado como resultado de las tensiones entre [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] y que no hubo acuerdo entre los fabricantes de camiones con respecto a la fecha de introducción de los motores compatibles con Euro 4. Según los solicitantes, la declaración jurada antes mencionada se sustenta en el hecho de que [ *información confidencial* ] y su representante no reaccionaron en modo alguno al anuncio de Scania del lanzamiento de su primer motor compatible con Euro 4 durante una conferencia de prensa del 31 de marzo de 2004. Según las demandantes, se puede suponer que, si los fabricantes hubieran celebrado un acuerdo sobre el momento de la introducción de la tecnología compatible con Euro 4, el representante de [ *confidencial* ] habría reaccionado de la misma manera con respecto al anuncio de Scania.

<sup>280</sup> Este argumento de las demandantes no es convincente.

<sup>281</sup>En primer lugar, en cuanto a la declaración jurada antes referida, fue realizada por el autor del correo electrónico señalado en el apartado 276 anterior varios años después de los hechos relevantes, a los efectos del procedimiento administrativo y, por tanto, *in tempore proudo* . Por lo tanto, su contenido no puede cuestionar el valor probatorio de las pruebas contemporáneas y más objetivas de los hechos, como el fax mencionado en el párrafo 274 anterior, y el valor probatorio de la declaración de [ *confidencial* ] mencionada en el párrafo 277. anterior (véanse, en este sentido, las sentencias de 27 de septiembre de 2006, Archer Daniels Midland/Comisión, T-59/02 , EU:T:2006:272 , apartado 277 ; de 8 de julio de 2008, Lafarge/Comisión, T-54/03 , no publicado, EU:T:2008:255 , apartado 379 ; y de 29 de junio de 2012, E.ON Ruhrgas y E.ON/Comisión, T-360/09 , EU:T:2012:332 , apartado 201 ). Toda esa evidencia muestra que hubo un acuerdo entre los fabricantes de camiones con respecto a la fecha de introducción de la tecnología compatible con Euro 4.

<sup>282</sup>En segundo lugar, por lo que se refiere al argumento basado en la rueda de prensa de Scania del 31 de marzo de 2004, cabe señalar que el comunicado de prensa elaborado por las demandantes, lejos de respaldar su argumento, anunciaba la introducción de motores de 420 caballos de fuerza conformes con Euro 4 en septiembre de 2004, una fecha que coincidía con la fecha acordada entre los competidores en la reunión de los días 10 y 11 de abril de 2003 en Gotemburgo (véanse los apartados 273 y 274 anteriores).

<sup>283</sup>En cuarto lugar, el Tribunal de Justicia se refiere a los intercambios de información entre competidores, incluida Scania DE, que tuvieron lugar

entre el 2 y el 8 de diciembre de 2004, sobre los incrementos de precios previstos para 2005 (considerando 140 de la Decisión impugnada). En ese contexto, [ *confidencial* ] afirmó que cobraría 5410 EUR por la transición de 'Euro 3 a Euro 4'.

<sup>284</sup>Como se desprende del considerando 141 de la Decisión impugnada, el 2 de diciembre de 2004, B, representante de Scania DE, envió un correo electrónico a los empleados de las empresas competidoras, en el que preguntaba en qué fecha y a qué precio bruto los motores que cumplían con se entregarían los estándares 4 y 5. El representante de [ *confidencial* ] respondió proporcionando la información solicitada, indicando, en particular, que los precios adicionales para los motores compatibles con Euro 4 y Euro 5 serían de 11 500 EUR y 14 800 EUR, respectivamente. El 17 de diciembre de 2004, B transmitió a los competidores la información recopilada (considerando 142 de la Decisión impugnada).

<sup>285</sup>En quinto lugar, procede hacer referencia a la reunión de 12 de septiembre de 2005, mencionada en el considerando 149 de la Decisión impugnada, que se refería, entre otras cosas, a la «situación EURO 4/5» ya los «aumentos de precios previstos para 2006». De las notas manuscritas se desprende que, en esa reunión, los competidores, entre los que se encontraba un representante de Scania DE, I, intercambiaron información sobre la fecha de lanzamiento de los modelos de camiones que cumplen las normas Euro 4 y Euro 5 y sobre sus precios.

<sup>286</sup>En sexto lugar, procede hacer referencia a un correo electrónico de 21 de julio de 2009, recogido en el considerando 180 de la resolución impugnada, en el que un empleado de [ *confidencial* ] proponía incluir el siguiente punto en el orden del día de la reunión entre competidores , organizado por Scania DE, que se iba a celebrar los días 17 y 18 de septiembre de 2009: 'EURO VI? Lo sé, ¿se nos permite y queremos hablar de esto?'

<sup>287</sup>El considerando 181 de la Decisión impugnada recoge la reunión celebrada los días 17 y 18 de septiembre de 2009, a la que se refiere el apartado 286 anterior. De las pruebas presentadas en el considerando antes mencionado, que las demandantes no discuten, se desprende que los competidores intercambiaron información sobre la fecha de introducción de la tecnología conforme a Euro 6 y sobre los aumentos de precios previstos para 2010.

<sup>288</sup>De las pruebas y los hechos presentados en los apartados 272 a 287 anteriores se desprende que la Comisión ha establecido con el criterio legal necesario que Scania había celebrado acuerdos y/o se había coordinado con sus competidores en lo que respecta al calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridas por las normas Euro 3 a 6.

<sup>289</sup>Esta conclusión no se ve cuestionada por los argumentos de las demandantes expuestos en los apartados 261 a 263 anteriores. En particular, cabe señalar

que la legislación europea relativa a las fechas de introducción de las normas Euro sobre emisiones se refería únicamente a los plazos para la introducción de dichas normas (véase el considerando 6 de la Decisión impugnada) y no exigía a los fabricantes de camiones que intercambiaran información sobre el momento del lanzamiento de productos que cumplan con esos estándares. Además, el hecho de que Scania planificara su producción varios años antes de la fecha límite establecida por la legislación europea para la introducción de una norma Euro específica no demuestra que no participara en la colusión con los demás fabricantes de camiones. Similar,

<sup>290</sup>Sobre la base de las consideraciones anteriores, debe desestimarse la segunda parte del presente motivo.

*(3) La tercera parte del cuarto motivo, basado en que los intercambios de información sobre el momento de la introducción de tecnologías de emisión no constituyen una infracción por objeto*

<sup>291</sup>Las demandantes alegan que, a lo sumo, de los elementos obrantes en autos se desprende que, excepcionalmente, las partes compartieron información sobre el momento del lanzamiento de sus respectivas tecnologías de emisión. Sin embargo, esos raros intercambios no constituyen una infracción 'por el objeto'. Según las demandantes, la Decisión impugnada no prueba que el intercambio de información sobre el momento de la introducción de las tecnologías de emisión pueda, por su propia naturaleza, considerarse perjudicial para el buen funcionamiento de la competencia normal sin examinar sus efectos.

<sup>292</sup>Según las demandantes, es difícil comprender cómo el intercambio de información sobre las fechas de lanzamiento podría retrasar o impedir la competencia en la oferta de la nueva tecnología en cuestión, ya que, en primer lugar, el desarrollo técnico de cualquier nueva tecnología de control de emisiones lleva aproximadamente seis o siete años, en segundo lugar, todos los fabricantes estaban obligados a desarrollar nuevos motores compatibles con Euro y lanzaron las tecnologías en cuestión antes de los plazos establecidos en la legislación europea y, en tercer lugar, había muy poca demanda de camiones que cumplieran con los estándares Euro antes de esas normas se hicieron obligatorias. Claramente, según los solicitantes, el objetivo del intercambio de información no era "retrasar" la introducción de tecnologías de emisión.

<sup>293</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.

<sup>294</sup>Cabe señalar que, en el considerando 238, letra b), y el considerando 239 de la Decisión impugnada, la Comisión constató que todos los acuerdos y prácticas concertadas en los que participó Scania, incluidos los acuerdos o prácticas concertadas sobre el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión, tenía por objeto restringir la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE y permitía a

las empresas adaptar su estrategia de precios a la luz de la información recibida de los competidores. Además, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó que la naturaleza de las conversaciones y acuerdos relativos a la fecha de introducción en el mercado de nuevos modelos de camiones que cumplen las normas medioambientales estaba relacionada y era complementaria a la colusión de precios entre las partes y aumentos brutos de precios.

<sup>295</sup>De lo anterior se desprende que los argumentos de las demandantes expuestos en los apartados 291 y 292 anteriores se basan en una serie de premisas incorrectas.

<sup>296</sup>Como ya se ha señalado, los intercambios de información sobre el momento de la introducción de tecnologías de emisión no fueron clasificados por la Comisión como una infracción aislada. Asimismo, dichos intercambios no fueron calificados aisladamente como una restricción de la competencia por el objeto, sino que fueron tomados en consideración junto con otras prácticas colusorias. Fue ese «complejo de acuerdos y prácticas concertadas» el que fue calificado, en el considerando 239 de la Decisión impugnada, como una restricción de la competencia por el objeto, que permite a los participantes adaptar su estrategia de precios a la luz de la información recibida de los competidores.

<sup>297</sup>Además, cabe señalar que la conclusión de la Comisión relativa a la existencia de una infracción única y continuada no se basa en la constatación de que los acuerdos o prácticas concertadas sobre el momento de la introducción de tecnologías de emisión constituyeron un obstáculo para la oferta de nuevas tecnologías, como sugieren los argumentos de las demandantes expuestos en el apartado 292 anterior. La conclusión de la Comisión se basa en la constatación de que dichas prácticas colusorias eran complementarias de las prácticas colusorias relativas a los precios y los aumentos brutos de precios. Del contenido de los intercambios entre competidores, expuesto en la Decisión impugnada, se desprende que la introducción de tecnologías que garantizaban que los motores de los camiones cumplieran las normas Euro repercutió en los precios de los modelos de camiones en cuestión y condujo a un aumento de dichos precios. Los competidores discutieron no solo el momento sino también el traspaso de los costos de la introducción de la nueva tecnología. En consecuencia, la Comisión podía afirmar legítimamente, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, que los competidores, al discutir la fecha de introducción de las nuevas tecnologías y los costes adicionales derivados de ellas, obtuvieron conocimiento del nivel previsto de ingresos brutos precios y el momento del aumento de dichos precios brutos. De ello se deduce que la argumentación de las demandantes, expuesta en el anterior apartado 292, se basa en una interpretación errónea de la resolución impugnada y es ineficaz. Los competidores discutieron no solo el

momento sino también el traspaso de los costos de la introducción de la nueva tecnología. En consecuencia, la Comisión podía afirmar legítimamente, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, que los competidores, al discutir la fecha de introducción de las nuevas tecnologías y los costes adicionales derivados de ellas, obtuvieron conocimiento del nivel previsto de ingresos brutos precios y el momento del aumento de dichos precios brutos. De ello se deduce que la argumentación de las demandantes, expuesta en el anterior apartado 292, se basa en una interpretación errónea de la resolución impugnada y es ineficaz. Los competidores discutieron no solo el momento sino también el traspaso de los costos de la introducción de la nueva tecnología. En consecuencia, la Comisión podía afirmar legítimamente, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, que los competidores, al discutir la fecha de introducción de las nuevas tecnologías y los costes adicionales derivados de ellas, obtuvieron conocimiento del nivel previsto de ingresos brutos precios y el momento del aumento de dichos precios brutos. De ello se deduce que la argumentación de las demandantes, expuesta en el anterior apartado 292, se basa en una interpretación errónea de la resolución impugnada y es ineficaz. que los competidores, discutiendo la fecha de la introducción de las nuevas tecnologías y los costos adicionales resultantes de ellas, obtuvieron conocimiento del nivel previsto de precios brutos y el momento del aumento de esos precios brutos. De ello se deduce que la argumentación de las demandantes, expuesta en el anterior apartado 292, se basa en una interpretación errónea de la resolución impugnada y es ineficaz. que los competidores, discutiendo la fecha de introducción de las nuevas tecnologías y los costos adicionales resultantes de ellas, obtuvieron conocimiento del nivel previsto de precios brutos y el momento del aumento de esos precios brutos. De ello se deduce que la argumentación de las demandantes, expuesta en el anterior apartado 292, se basa en una interpretación errónea de la resolución impugnada y es ineficaz.

<sup>298</sup>Por lo que se refiere a la cuestión de si el intercambio de información entre los fabricantes de camiones que les permitió conocer el nivel de precios brutos previsto de sus competidores y el momento del aumento de dichos precios brutos constituye una restricción de la competencia por su objeto, esa cuestión es no abordada por los argumentos de las demandantes en el marco del presente motivo, que, como ya se ha señalado, se basa en el malentendido de que la Comisión alegó que dichos fabricantes habían impedido la oferta de nuevas tecnologías (véase el apartado 297 anterior). En lo pertinente, debe señalarse que el intercambio de información entre competidores puede ser incompatible con las normas de competencia si reduce o elimina el grado de incertidumbre sobre el funcionamiento del mercado en cuestión, con el resultado de que se restringe la competencia entre empresas (véase el apartado 270 anterior). En particular, debe considerarse que persigue un objetivo contrario a la competencia un intercambio de información que sea

capaz de disipar la incertidumbre entre los participantes en cuanto a la oportunidad, el alcance y los detalles de las modificaciones que deben adoptar las empresas interesadas en su conducta en el mercado (véase la sentencia de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 122 y jurisprudencia citada).

<sup>299</sup>En el presente caso, a la luz de la jurisprudencia expuesta en el anterior apartado 298, debe declararse que el intercambio de información entre competidores que les permita obtener información sobre el nivel de los precios brutos previstos y sobre el momento de la aumento de dichos precios brutos, disipando así la incertidumbre sobre la conducta futura que adoptarán, constituye una restricción de la competencia por el objeto (véase, en este sentido, la sentencia de 16 de septiembre de 2013, Mamoli Robinetteria/Comisión, [T-376/10](#), [UE :T:2013:442](#), párrafo 72 ).

<sup>300</sup>Habida cuenta de las consideraciones anteriores, debe desestimarse la tercera parte del presente motivo. En consecuencia, el presente motivo debe desestimarse en su totalidad.

***d) El quinto motivo, basado en la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión calificó los intercambios de información a nivel alemán como una infracción «por el objeto»***

*(1) Observaciones preliminares*

<sup>301</sup>Las demandantes alegan que la Comisión no aportó pruebas precisas y coherentes para sustentar el argumento de que el intercambio de información a nivel alemán constituía un impedimento suficiente a la competencia para calificarlo de restricción «por el objeto» en el sentido de la sentencia de 11 de septiembre de 2014, CB/Comisión ( [C-67/13 P](#), [EU:C:2014:2204](#) ).

<sup>302</sup>Las demandantes sostienen que un análisis del contenido, los objetivos y el contexto económico y jurídico de la información intercambiada a nivel alemán demuestra que la apreciación «por el objeto» de la Comisión adolece de un error de derecho o un error manifiesto de apreciación.

<sup>303</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.

<sup>304</sup>Debe señalarse que, en el considerando 238 de la decisión impugnada, la Comisión constató, en primer lugar, que Scania había celebrado acuerdos y/o se había coordinado con las partes liquidadoras sobre los cambios previstos en los precios brutos y las listas de precios brutos, y sobre el calendario de esos cambios y, en ocasiones, de los cambios previstos en los precios netos o cambios en los descuentos ofrecidos a los clientes, en segundo lugar, que Scania había celebrado acuerdos y/o se había coordinado con las partes liquidadoras sobre el calendario y el traspaso de los costes relacionados con el introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a 6, y, en tercer lugar, que Scania y

las partes del acuerdo habían intercambiado otra información comercialmente sensible, a saber, información sobre plazos de entrega, entrada de pedidos, cifras de existencias, cuotas de mercado objetivo, precios netos y rebajas vigentes, listas de precios brutos (incluso antes de su entrada en vigor) y configuradores de camiones.

<sup>305</sup>Según el considerando 212 de la Decisión impugnada, las prácticas colusorias descritas por la Comisión en el considerando 238 de dicha Decisión tuvieron lugar en los tres niveles identificados en los apartados 35 a 38 anteriores y, en particular, en el nivel alemán.

<sup>306</sup>La Comisión consideró, en el considerando 239 de la Decisión impugnada, que el conjunto de acuerdos y prácticas concertadas presentado en el considerando 238 tenía por objeto restringir la competencia en el sentido del artículo 101, apartado 1, del TFUE y permitía a las empresas adaptar sus precios estrategia a la luz de la información recibida de los competidores.

<sup>307</sup>También debe señalarse que la Comisión clasificó toda esa conducta colusoria como una infracción única y continua, que duró de 1997 a 2011. Según la Comisión, Scania y las partes transigentes siguieron un plan general con el único objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE. Este objetivo se logró recurriendo a prácticas que redujeron los niveles de incertidumbre estratégica entre competidores en lo que se refiere a los precios futuros y los incrementos brutos de precios, y el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de camiones que cumplen las normas medioambientales (considerando 317 de la sentencia impugnada decisión).

<sup>308</sup>De lo anterior se desprende que, en el presente caso, si bien la Comisión no calificó los contactos colusorios a nivel alemán como una infracción per se del artículo 101 TFUE, consideró que dichos contactos constituían restricciones de la competencia por su objeto y formaban parte de la infracción única y continua atribuida a Scania, contribuyendo a esa infracción. En el contexto del presente motivo, es necesario examinar el fundamento de la apreciación de la Comisión de que los contactos colusorios a nivel alemán constituían una restricción de la competencia por su objeto.

<sup>309</sup>A este respecto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que determinados tipos de coordinación entre empresas revelan un grado suficiente de perjuicio a la competencia como para que pueda declararse innecesario examinar sus efectos (sentencias de 11 de septiembre de 2014, CB/Comisión, [C-67/13 P](#), [EU:C:2014:2204](#), apartado 49, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 113; véase también, en este sentido, la sentencia de 14 de marzo de 2013, Allianz Hungría Biztosító y otros, [C-32/11](#), [EU:C:2013:160](#), apartado 34).

- <sup>310</sup>La distinción entre "infracciones por el objeto" e "infracciones por el efecto" se deriva del hecho de que determinados tipos de coordinación entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento de la competencia normal (sentencias de 11 de septiembre de 2014, [CB/Comisión, C-67/13 P, EU:C:2014:2204](#), apartado 50, y de 19 de marzo de 2015, [Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, C-286/13 P, EU:C: 2015:184](#), apartado 114; véase también, en este sentido, la sentencia de 14 de marzo de 2013, [Allianz Hungária Biztosító y otros, C-32/11, EU:C:2013:160](#), apartado 35).
- <sup>311</sup>En consecuencia, se establece que determinados comportamientos colusorios, como el que conduce a la fijación horizontal de precios por parte de los cárteles, pueden considerarse tan susceptibles de tener efectos negativos, en particular sobre el precio, la cantidad o la calidad de los bienes y servicios, que pueden considerarse redundantes, a los efectos de la aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1, para probar que tienen efectos reales en el mercado. La experiencia demuestra que tal comportamiento conduce a caídas en la producción y aumentos de precios, lo que resulta en una mala asignación de recursos en detrimento, en particular, de los consumidores (sentencias de 11 de septiembre de 2014, [CB/Comisión, C-67/13 P, EU:C: 2014:2204](#), apartado 51, y de 19 de marzo de 2015, [Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, C-286/13 P, EU:C:2015:184](#), párrafo 115).
- <sup>312</sup>Cuando el análisis de un tipo de coordinación entre empresas no revele un grado suficiente de daño a la competencia, los efectos de la coordinación deben, por otro lado, ser considerados y, para que esté cubierta por la prohibición, es necesario considerar que concurren elementos que demuestran que la competencia ha sido efectivamente impedida, restringida o falseada de forma apreciable (sentencia de 14 de marzo de 2013, [Allianz Hungária Biztosító y otros, C-32/11, EU:C:2013:160](#), apartado 34, de 11 de septiembre de 2014, [CB/Comisión, C-67/13 P, EU:C:2014:2204](#), apartado 52, y de 19 de marzo de 2015, [Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, C-286/13 P, EU:C:2015:184](#), apartado 116).
- <sup>313</sup>Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para determinar si un acuerdo entre empresas o una decisión de una asociación de empresas revela un grado de perjuicio a la competencia suficiente para que pueda considerarse una restricción de la competencia «por su objeto» en el sentido del artículo 101, apartado 1, del TFUE, debe tenerse en cuenta el contenido de sus disposiciones, sus objetivos y el contexto económico y jurídico del que forma parte. A la hora de determinar dicho contexto, también es necesario tener en cuenta la naturaleza de los bienes o servicios afectados, así como las condiciones reales de funcionamiento y estructura del mercado o mercados de que se trate (sentencia de 11 de septiembre de 2014, [CB/Comisión, C-67/13 P, EU:C:2014:2204](#), apartado 53, y de 19 de



marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 117; véase también, en este sentido, la sentencia de 14 de marzo de 2013, Allianz Hungária Biztosító y otros, [C-32/11](#), [EU:C:2013:160](#), apartado 36).

<sup>314</sup>Además, si bien la intención de las partes no es un factor necesario para determinar si un acuerdo entre empresas es restrictivo, nada impide que las autoridades de competencia, los tribunales nacionales o los tribunales de la Unión Europea tengan en cuenta dicho factor (sentencias de 14 de marzo de 2013, Allianz Hungária Biztosító y otros, [C-32/11](#), [EU:C:2013:160](#), apartado 37, de 11 de septiembre de 2014, CB/Comisión, [C-67/13 P](#), [EU:C:2014:2204](#), apartado 54, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 118).

<sup>315</sup>En lo que se refiere, en particular, al intercambio de información entre competidores, conviene recordar que los criterios de coordinación y cooperación necesarios para determinar la existencia de una práctica concertada deben entenderse a la luz del concepto inherente al Tratado disposiciones sobre competencia, según las cuales cada operador económico debe determinar de forma independiente la política que pretende adoptar en el mercado común (sentencia de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, [C-8/08](#), [EU:C:2009:343](#), apartado 32, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 119).

<sup>316</sup>Si bien es correcto decir que este requisito de independencia no priva a los operadores económicos del derecho a adaptarse inteligentemente a la conducta existente o prevista de sus competidores, excluye estrictamente cualquier contacto directo o indirecto entre dichos operadores por el cual una empresa puede influir en la conducta en el mercado de sus competidores reales o potenciales o revelarles sus decisiones o intenciones con respecto a su propia conducta en el mercado cuando el objeto o efecto de dicho contacto es crear condiciones de competencia que no se corresponden con las condiciones normales del mercado en cuestión, teniendo en cuenta la naturaleza de los productos o servicios ofrecidos, el tamaño y número de las empresas implicadas y el volumen de dicho mercado (sentencias de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, [C-8/08](#), [EU:C:2009:343](#), apartado 33, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 120).

<sup>317</sup>Así, el Tribunal de Justicia ha declarado que el intercambio de información entre competidores podía ser incompatible con las normas de competencia si reducía o eliminaba el grado de incertidumbre sobre el funcionamiento del mercado en cuestión, con el resultado de que la competencia entre empresas era restringido (sentencias de 2 de octubre de 2003, Thyssen Stahl/Comisión, [C-194/99 P](#), [EU:C:2003:527](#), apartado 81; de 4 de junio

de 2009, T-Mobile Netherlands and Others, [C-8/08](#), [EU :C:2009:343](#), apartado 35, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 121).

<sup>318</sup>En particular, debe considerarse que persigue un objetivo contrario a la competencia un intercambio de información que sea capaz de disipar la incertidumbre entre los participantes en cuanto al momento, el alcance y los detalles de las modificaciones que las empresas afectadas adopten en su conducta en el mercado (sentencia de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 122; véase también, en este sentido, la sentencia de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y Otros, [C-8/08](#), [EU:C:2009:343](#), apartado 41).

<sup>319</sup>Además, una práctica concertada puede tener un objeto anticompetitivo aunque no exista una conexión directa entre esa práctica y los precios al consumidor. En efecto, del tenor del artículo 101 TFUE, apartado 1, no es posible concluir que solo están prohibidas las prácticas concertadas que tengan un efecto directo sobre los precios pagados por los usuarios finales (sentencia de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 123; véase también, en este sentido, la sentencia de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, [C-8/08](#), [EU:C:2009:343](#), apartado 36).

<sup>320</sup>Por el contrario, del artículo 101 TFUE, apartado 1, letra a), se desprende que las prácticas concertadas pueden tener un objeto contrario a la competencia si «fijan, directa o indirectamente, los precios de compra o de venta o cualesquiera otras condiciones comerciales» (sentencias de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, [C-8/08](#), [EU:C:2009:343](#), apartado 37, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), párrafo 124).

<sup>321</sup>En cualquier caso, el artículo 101 TFUE, al igual que las demás normas de competencia del Tratado, está diseñado para proteger no solo los intereses inmediatos de los competidores o consumidores individuales, sino también para proteger la estructura del mercado y, por lo tanto, la competencia como tal. Por lo tanto, para determinar que una práctica concertada tiene un objeto contrario a la competencia, no es necesario que exista un vínculo directo entre esa práctica y los precios al consumidor (sentencias de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, [C-8/08](#), [EU:C:2009:343](#), apartados 38 y 39, y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, [C-286/13 P](#), [EU:C:2015:184](#), apartado 125).

<sup>322</sup>Por último, cabe señalar que el concepto de práctica concertada, tal y como se deriva de los propios términos del artículo 101 TFUE, apartado 1, implica, además de la concertación entre las empresas participantes, una conducta posterior en el mercado y una relación de causa y efecto entre ambos (sentencias de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y

otros, C-8/08 , EU:C:2009:343 , apartado 51 , y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, C-286/13 P , EU:C:2015:184 , apartado 126 ).

<sup>323</sup>A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que, salvo prueba en contrario, que deben aportar los operadores económicos interesados, debe presumirse que las empresas que participan en la acción concertada y que permanecen activas en el mercado tienen en cuenta la información intercambiada con sus competidores para determinar su conducta en ese mercado. En particular, el Tribunal de Justicia concluyó que tal práctica concertada estaba cubierta por el artículo 101 TFUE, apartado 1, incluso en ausencia de efectos contrarios a la competencia en ese mercado (sentencias de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, C-8/08 , EU:C:2009:343 , apartado 51 , y de 19 de marzo de 2015, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, C-286/13 P , EU:C:2015:184 , apartado 127 ).

(2) *El contenido de la información intercambiada*

(i) *Los cambios previstos en los precios brutos y las listas de precios brutos y el momento de dichos cambios, mencionados en el considerando 238, letra a), de la decisión impugnada*

<sup>324</sup>Las demandantes alegan que la información intercambiada a nivel alemán sobre los precios brutos no pudo reducir la incertidumbre «estratégica» entre los competidores.

<sup>325</sup>A este respecto, en primer lugar, las demandantes alegan que la información sobre precios intercambiada a nivel alemán se refería a los precios vigentes y cobrados por los distribuidores a los distribuidores en Alemania, y no a precios futuros o intenciones de fijación de precios. En segundo lugar, las demandantes sostienen que los intercambios a nivel alemán se referían a precios que ya eran públicos y, en tercer lugar, alegan que los precios brutos intercambiados no tenían ningún valor informativo sobre los precios realmente cobrados al cliente final.

– *El argumento de los demandantes relativo a la naturaleza actual o futura de la información intercambiada a nivel alemán*

<sup>326</sup>En el considerando 240 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que los competidores discutieron una serie de factores relativos a los precios futuros y la evolución futura de los precios brutos.

<sup>327</sup>Las demandantes cuestionan la conclusión de la Comisión en la decisión impugnada de que la información intercambiada a nivel alemán sobre precios brutos se refería a precios brutos futuros e intenciones de fijación de precios. Sostienen, en esencia, que el intercambio de dicha información se refería a precios brutos vigentes y, por tanto, no tenía una importancia estratégica tal que pudiera calificarse de restricción de la competencia «por el objeto». Los precios brutos intercambiados eran los precios (actuales)

vigentes en la medida en que, antes del intercambio, ya habían sido comunicados a las redes de distribuidores o aplicados a entregas o pedidos ya realizados por los clientes.

<sup>328</sup>A este respecto, debe señalarse que el expediente contiene numerosos elementos de prueba que demuestran que los debates a nivel alemán sobre los aumentos brutos de precios tenían un carácter claramente prospectivo y estaban destinados a eliminar la incertidumbre sobre la futura política de precios de los competidores. Así, los intercambios entre el 2 y el 8 de diciembre de 2004, descritos en el considerando 140 de la Decisión impugnada, se referían a los aumentos de precios previstos para 2005, los intercambios de información que tuvieron lugar el 12 de septiembre de 2005, descritos en el considerando 149 de la Decisión impugnada, se referían a los aumentos de precios previstos para 2006, los intercambios de información que tuvieron lugar en junio y julio de 2007, descritos en el considerando 158 de la Decisión impugnada, se referían a los aumentos de precios previstos para 2008, los intercambios de información que tuvieron lugar los días 12 y 13 de marzo de 2008 ,

<sup>329</sup>Además, de los autos se desprende que tanto Scania como los demás competidores discutieron entre ellos los incrementos de precios que pretendían aplicar, en respuesta a las solicitudes, a tal efecto, de uno de los competidores. Así, en un correo electrónico de 2 de diciembre de 2004, descrito en el considerando 140 de la Decisión impugnada, un empleado de [ *confidencial*] a nivel alemán pidió a los competidores información sobre los aumentos de precios previstos para 2005, afirmando: 'Aumentos de precios 2005: como todos los años, el jefe quiere saber si aumentarán los precios el próximo año y cuándo'. También declaró: 'Por esta razón, comparte esta información con todos para ahorrar tiempo en las solicitudes individuales'. Del mismo modo, el correo electrónico de 20 de julio de 2009, recogido en el considerando 179 de la Decisión impugnada, relativo a una solicitud de información relativa, entre otras cosas, a los aumentos de precios para 2010, afirma: «como cada año, la planificación prospectiva se acerca en el casa y con eso preguntas relacionadas [deben ser abordadas]».

<sup>330</sup>Las demandantes cuestionan el carácter prospectivo de los precios brutos intercambiados, alegando que la información sobre precios intercambiada a nivel alemán se refería a las listas de precios brutos de distribuidor a distribuidor que ya habían sido comunicadas a los distribuidores y que ya servían como base para los pedidos realizados por clientes finales. En apoyo de este argumento, las demandantes invocan dos informes elaborados por una empresa de consultoría económica, el primero de fecha 20 de septiembre de 2016, presentado a la Comisión durante el procedimiento administrativo («el informe económico de 20 de septiembre de 2016») y el segundo, de 9 de diciembre de 2017, presentado por primera vez ante el Tribunal ('el informe económico de 9 de diciembre de 2017').

<sup>331</sup> Este argumento de los demandantes no convence al Tribunal.

<sup>332</sup> Independientemente de la fiabilidad y exactitud de los datos utilizados en los dos informes mencionados en el apartado 330 anterior, que habían sido ordenados por los demandantes con vistas a su defensa en el procedimiento administrativo y ante el Tribunal, debe señalarse que varios intercambios de la información contenida en la Decisión impugnada muestran que los aumentos de precios discutidos durante esos intercambios se aplicaron a los pedidos realizados después de esos intercambios. En consecuencia, el carácter prospectivo de la información intercambiada se establece incluso siguiendo el análisis utilizado por los solicitantes. A este respecto, el Tribunal de Justicia se remite, a modo de ejemplo, a los intercambios de información a nivel alemán, establecidos en los considerandos 140, 149, 166, 171 y 190 de la Decisión impugnada. Así, durante los intercambios de diciembre de 2004, previstos en el considerando 140 de la Decisión impugnada, [ *confidencial* ] informó a sus competidores que las listas de precios de vehículos y opciones se incrementarían en un 3% para los pedidos realizados después del 1 de abril de 2005; en una presentación de [ *confidencial* ] en una reunión entre competidores a nivel alemán los días 12 y 13 de marzo de 2008, expuesta en el considerando 166 de la Decisión impugnada, [ *confidencial* ] informó a sus competidores del aumento de precio de determinados modelos de camiones aplicado a los pedidos realizados desde abril de 2008, octubre de 2008 y abril de 2009; el correo electrónico de 7 de noviembre de 2008 que figura en el considerando 171 de la Decisión impugnada informa a los competidores de los aumentos de precio aplicados por [ *confidencial* ] para los pedidos realizados a partir de abril de 2009 y de los aumentos de precio aplicados por [ *confidencial* ] para pedidos realizados a partir de febrero de 2009.

<sup>333</sup> Además, cabe señalar que, aunque los fabricantes de camiones, antes de intercambiar información sobre los aumentos de precios brutos a nivel alemán, habían comunicado "internamente", es decir a sus distribuidores, su intención de aumentar los precios brutos, y aunque ya habían tomado pedidos sobre la base de esos precios brutos, eso no significa que la información intercambiada no fuera útil para sus competidores, ya que esa información no era pública y revelaba la futura estrategia de precios de los fabricantes de camiones que suministraron la información.

<sup>334</sup> Los solicitantes, para respaldar su argumento de que los intercambios de información entre fabricantes a nivel alemán se referían a los precios brutos vigentes en ese momento, no a precios futuros, también alegan que Scania DE no revisó sus precios como resultado de la información ( sobre los precios) que podría haber recibido de sus competidores. En apoyo de ese argumento, las demandantes se basaron en el informe económico de 9 de diciembre de 2017 que supuestamente demuestra que se había logrado un volumen significativo de ventas sobre la base de listas de precios, después

de que Scania DE las hubiera proporcionado a los demás participantes a nivel alemán.

<sup>335</sup>Ese argumento, que debe abordarse a la luz de los principios establecidos en los apartados 322 y 323 anteriores, tampoco puede aceptarse, ya que no demuestra en modo alguno que Scania no haya tenido en cuenta la información recibida en los intercambios en German para determinar su estrategia de precios. El hecho de que Scania participara en intercambios con sus competidores durante 14 años y de forma regular demuestra el valor estratégico de esa información para Scania (véase, en ese sentido, la sentencia de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands and Others, C- 8/08 , EU:C:2009:343 , apartado 51 ).

<sup>336</sup>Para negar el carácter prospectivo de los precios brutos intercambiados a nivel alemán, las demandantes invocan otros dos argumentos. En primer lugar, hacen referencia a las declaraciones de otros fabricantes de camiones que obran en el expediente que, según afirman, confirman que el intercambio de información a nivel alemán no se refería a futuras intenciones de fijación de precios. En segundo lugar, alegan que los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios a nivel alemán no tenían la tarea de establecer precios y que creían genuinamente que la información «futura» sobre precios estaba fuera del alcance de sus contactos.

<sup>337</sup>Tampoco pueden acogerse los argumentos de las demandantes expuestos en el anterior apartado 336.

<sup>338</sup>En primer lugar, en las declaraciones invocadas por las demandantes, los fabricantes de camiones afirmaron, en esencia, que la información sobre los precios brutos intercambiados a escala alemana ya había sido comunicada (es decir, antes de los intercambios) a los concesionarios y estaba por tanto, según dichos fabricantes, de carácter público. El carácter «público» de la información intercambiada a nivel alemán se examinará en los apartados 342 a 350 siguientes. En esta etapa del análisis, debe señalarse que el expediente contiene pruebas que demuestran que los intercambios a nivel alemán se referían, entre otras cosas, a futuros aumentos de los precios brutos, y así lo demuestran también las declaraciones de los propios fabricantes. Como señala la Comisión en los considerandos 89 y 91 de la Decisión impugnada,

<sup>339</sup>A continuación, las declaraciones de los empleados de Scania DE se basan en la premisa incorrecta de que los precios brutos intercambiados a nivel alemán constituían precios "actuales", puesto que ya habían sido comunicados a las redes de distribuidores. En cualquier caso, en cuanto a la percepción que los empleados de Scania DE tenían de los intercambios de información a nivel alemán, debe señalarse que, según la jurisprudencia, la atribución a una empresa de una infracción del artículo 101 TFUE no requiere haber habido conocimiento por parte de los trabajadores de la empresa afectada por dicha infracción; basta la actuación de una persona autorizada para actuar en nombre de la empresa (véase, en este sentido, la

sentencia de 14 de marzo de 2013, Dole Food y Dole Alemania/Comisión, T-588/08 , EU:T:2013:130, apartado 581 y jurisprudencia citada). En el caso de autos, como observa la Comisión, las demandantes no niegan que los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios de información estuvieran autorizados a hacerlo. En consecuencia, el argumento de las demandantes basado en la percepción antes mencionada de los empleados de Scania DE y su responsabilidad en la fijación de precios es ineficaz y debe desestimarse.

<sup>340</sup>Por último, debe desestimarse la imputación de las demandantes de que la Comisión ignoró el informe económico de 20 de septiembre de 2016 mencionado en el apartado 330 anterior. De los autos no se desprende que tal queja esté bien fundada y de las consideraciones anteriores se desprende que dicho informe tenía un propósito limitado, ya que pretendía respaldar un argumento incorrecto, a saber, que la información intercambiada a nivel alemán era "actual" en tal medida en que ya se había comunicado a las redes de concesionarios.

<sup>341</sup>A la luz de las consideraciones anteriores, deben desestimarse todos los argumentos de las demandantes relativos al carácter "actual" de la información intercambiada a nivel alemán.

– *Argumento de las demandantes relativo al carácter público de los precios brutos intercambiados a nivel alemán*

<sup>342</sup>Las demandantes alegan que, habida cuenta del tiempo bastante largo que transcurre entre el pedido y la entrega de un camión, la información intercambiada a nivel alemán sobre los precios brutos ya había sido comunicada por los fabricantes de camiones a sus redes de concesionarios y ya había mencionado en las negociaciones entre distribuidores y clientes y, por lo tanto, era de dominio público. Esa información, por lo tanto, no tiene valor estratégico para los competidores. Las demandantes sostienen que su análisis se sustenta, en cierta medida, en la nota a pie de página 4, en el punto 74, de las Directrices de la Comisión sobre la aplicabilidad del artículo 101 TFUE a los acuerdos de cooperación horizontal ( DO 2011, C 11, p. 1 ).

<sup>343</sup> Este argumento de los demandantes no convence al Tribunal.

<sup>344</sup>En primer lugar, en general, se observa que los intercambios de información sobre precios a nivel alemán se produjeron con frecuencia y durante varios años. También se desprende de los autos que dichos intercambios estaban estructurados y bien organizados, ya que a menudo se invitaba a los participantes a completar un cuadro de Excel con información sobre, entre otras cosas, los aumentos de precios brutos previstos, y el Tribunal de Justicia se refiere, a este respecto, a modo de por ejemplo, a los considerandos 150, 166, 171, 172, 175, 179 y 188 de la Decisión impugnada ya las declaraciones de algunos de los fabricantes durante el procedimiento administrativo, expuestas en el considerando 91 de la Decisión

impugnada. A la luz de este hecho, el argumento de que los intercambios a nivel alemán no tenían ningún valor para los competidores a efectos de planificar sus estrategias de precios es inverosímil.

<sup>345</sup>En segundo lugar, debe señalarse que las demandantes no han demostrado que los fabricantes de camiones hubieran podido obtener la información intercambiada a nivel alemán por medios distintos de los contactos directos entre competidores y admiten que no pueden proporcionar ejemplos de anuncios de aumento de precios realizados a través de una fuente de libre acceso. Las demandantes tampoco cuestionan las declaraciones de algunos de los competidores durante el procedimiento administrativo, recogidas en los considerandos 269 y 270 de la Decisión impugnada, según las cuales los precios brutos y la intención de aumentar los precios brutos, que fueron objeto de intercambios en Alemania nivel,

<sup>346</sup>En el mismo contexto, también debe señalarse que las demandantes no han demostrado que la información obtenida por los concesionarios y clientes finales de un fabricante de camiones relativa a futuros incrementos brutos de precios llegue a otros fabricantes de camiones de manera simple, directa y sistemática. Al respecto, un fabricante de camiones manifestó durante el procedimiento administrativo que, por lo general, los clientes no compartían información sobre los aumentos de precios brutos previstos por los competidores durante sus negociaciones con los concesionarios, ya que esa información no fortalecía el poder de negociación de los clientes frente a frente a dichos comerciantes (véase el considerando 279 de la Decisión impugnada).

<sup>347</sup>De las consideraciones anteriores se desprende que la comunicación a las redes de concesionarios de la información relativa a los incrementos aplicados a las listas de precios brutos no hizo que dicha información pasara a ser «pública», ya que la información pública es un dato de mercado objetivo y de fácil acceso (véase, en este sentido, sentencia de 8 de julio de 2008, BPB/Comisión, [T-53/03](#) , [EU:T:2008:254](#) , apartado 236 ).

<sup>348</sup>De ello se deduce también que el intercambio de información a nivel alemán sobre los incrementos aplicables a las listas de precios brutos era la única forma en que los competidores podían acceder a dicha información de forma sencilla, rápida y directa y les permitía crear un clima de seguridad mutua en cuanto a sus futuras políticas de precios (véase, en este sentido, la sentencia de 8 de julio de 2008, BPB/Comisión, [T-53/03](#) , [EU:T:2008:254](#) , apartado 236 ).

<sup>349</sup>Por tanto, debe aceptarse la conclusión de la Comisión en la Decisión impugnada de que la información intercambiada a nivel alemán no era pública (véase, entre otros, el considerando 242 de la Decisión impugnada). También procede señalar que, contrariamente a la alegación de las demandantes (véase el anterior apartado 342), esta conclusión de la Comisión se ajusta a las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101



TFUE a los acuerdos de cooperación horizontal. En el punto 74 de dichas Directrices, la Comisión explicó que los intercambios entre competidores de datos individualizados sobre precios o cantidades futuros previstos deben considerarse una restricción de la competencia por objeto. Es cierto que, en la nota a pie de página 4, en el punto 74, la Comisión afirmó que, en situaciones específicas en las que las empresas se comprometieran plenamente a vender en el futuro a los precios que anunciaron previamente al público (precios que, por lo tanto, no podían revisar), dichos anuncios públicos de futuros precios o cantidades individualizados no se considerarían intenciones, y por lo tanto, normalmente no se consideraría que restringe la competencia por objeto. Sin embargo, el contenido de esa nota a pie de página no es pertinente en el presente caso, ya que los fabricantes de camiones, incluido Scania, no informaron al público en general de la información de precios intercambiada a nivel alemán, sino que solo informaron a sus redes de distribuidores. y, por lo tanto, normalmente no se consideraría que restringe la competencia por su objeto. Sin embargo, el contenido de esa nota a pie de página no es pertinente en el presente caso, ya que los fabricantes de camiones, incluido Scania, no informaron al público en general de la información de precios intercambiada a nivel alemán, sino que solo informaron a sus redes de distribuidores. y, por lo tanto, normalmente no se consideraría que restringe la competencia por su objeto. Sin embargo, el contenido de esa nota a pie de página no es pertinente en el presente caso, ya que los fabricantes de camiones, incluido Scania, no informaron al público en general de la información de precios intercambiada a nivel alemán, sino que solo informaron a sus redes de distribuidores.

<sup>350</sup>Sobre la base de las consideraciones anteriores, deben desestimarse los argumentos de las demandantes relativos al carácter público de la información sobre precios brutos intercambiada a nivel alemán.

– *El argumento de las demandantes de que los precios brutos intercambiados a nivel alemán no tenían valor informativo en lo que respecta a los precios realmente aplicados en las transacciones de mercado*

<sup>351</sup>Las demandantes alegan que la información intercambiada a nivel alemán sobre los precios brutos no proporciona ninguna indicación sobre el futuro comportamiento de precios de los competidores. Explican que, debido a la complejidad y el número de los factores de fijación de precios de los camiones, los precios brutos y las listas de precios brutos no tienen valor informativo sobre los precios realmente aplicados en las transacciones de mercado, contrariamente a la apreciación de la Comisión en la Decisión impugnada.

<sup>352</sup>Este argumento de las demandantes se repite y desarrolla en el contexto de sus argumentos relativos al contexto económico y jurídico del intercambio de información a nivel alemán. Por lo tanto, será abordado en la evaluación de esa argumentación.

ii) *Los cambios previstos en los precios netos y los descuentos ofrecidos a los clientes, a que se refiere el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada*

<sup>353</sup>Debe señalarse que la Comisión, en el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada, afirmó que Scania y las partes transaccionales ocasionalmente intercambiaron información sobre los cambios previstos en los cambios del precio neto o sobre los cambios en los descuentos ofrecidos a los clientes. Del considerando 212, letra a), de la Decisión impugnada se desprende que, según la Comisión, varios de estos intercambios tuvieron lugar a nivel alemán.

<sup>354</sup>Las demandantes niegan que tales intercambios hayan tenido lugar y sostienen que las pruebas documentales invocadas por la Comisión no acreditan la existencia de dichos intercambios.

<sup>355</sup>Se desprende del expediente que la Comisión ha establecido con el estándar legal requerido la existencia de las prácticas establecidas en el párrafo 353 anterior.

<sup>356</sup>En lo que respecta a los intercambios de información relacionados con los descuentos, la existencia de dichos intercambios se demuestra en las notas manuscritas de un empleado [ *confidencial* ], relativas a una reunión entre competidores los días 3 y 4 de mayo de 2004 en las instalaciones de Scania DE, expuestas en el considerando 134 de la decisión impugnada. Esas notas dicen: '¡Los precios promedian +5, 6, 7.5%! [N]inguna reforma de los precios brutos, mismo nivel de descuento». Además, de las pruebas documentales expuestas en el considerando 156 de la resolución impugnada se desprende que, el 7 de septiembre de 2006, un empleado [ *confidencial* ] informó a empleados de otros fabricantes a escala alemana, incluido uno de los empleados de Scania DE, sobre un aumento de precios implementado por [ *confidencial* ], afirmando que 'habrá un aumento de precio (solo [ *confidencial* ]) a partir del 1 de octubre: 2% en todos los modelos [ *confidencial* ]» y que «no cambian los precios de catálogo, sino los descuentos del vendedor». Del mismo modo, se desprende de la prueba documental del considerando 158 de la resolución impugnada que, el 10 de julio de 2007, un empleado [ *confidencial* ], en respuesta a una solicitud de información de un empleado [ *confidencial* ], respuesta dirigida a los empleados de competidores a nivel alemán, envió una enmienda a los descuentos aplicados por [ *confidencial* ]. Los empleados de Scania DE participaron en los intercambios antes mencionados.

<sup>357</sup>Por lo que se refiere a los intercambios de información relativos a los precios netos, de las pruebas documentales expuestas en el considerando 140 de la Decisión impugnada se desprende que, en respuesta a una solicitud de información, el 2 de diciembre de 2004, de un empleado [ *confidencial* ], en relación con a los aumentos de precios previstos para 2005, [ *confidencial* ] informó a sus competidores, entre otras cosas, que los precios netos se

incrementarían en un 1% a partir del 1 de enero de 2005 para las opciones y del 1 de febrero de 2005 para todas las series. [ *confidencial* ] indicó que el aumento de precios se lograría mediante la reducción de las rebajas. Del mismo modo, de las pruebas documentales expuestas en el considerando 149 de la Decisión impugnada se desprende que, en una reunión entre competidores el 12 de septiembre de 2005 a nivel alemán, en la que había participado Scania, [ *confidencial* ] informó a sus competidores sobre un aumento de precio de entre 8 y 10% neto para el modelo de camión [ *confidencial* ]. Además, de las pruebas documentales del considerando 179 de la Decisión impugnada se desprende que, en respuesta a una solicitud de información de 20 de julio de 2009 de un empleado [ *confidencial* ] relativa, entre otras cosas, a los aumentos de precios para 2010, [ *confidencial* ] informó a sus competidores sobre un aumento del 1,5% en los precios netos aplicados a los pedidos realizados a partir de octubre de 2009. Los intercambios de información relativos a los precios netos también se desprenden de las pruebas documentales expuestas en los considerandos 184 y 188 de la Decisión impugnada. Los empleados de Scania DE participaron en los intercambios antes mencionados.

<sup>358</sup>Por lo que se refiere a varios de los intercambios expuestos en los apartados 356 y 357 anteriores (por ejemplo, los intercambios mencionados en los considerandos 140, 149, 156 y 158 de la Decisión impugnada), las demandantes, basándose en el razonamiento expuesto en los apartados 327 y 342 anterior, confíe en el hecho de que la información intercambiada era información 'actual' (no futura) de dominio público. Dado que este razonamiento ya ha sido rechazado por el Tribunal de Primera Instancia, la argumentación de las demandantes no cuestiona la conclusión del apartado 355 supra.

*iii) La repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados, exigida por las normas Euro 3 a 6, a que se refiere el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada*

<sup>359</sup>Debe señalarse que la Comisión, en el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada, afirmó que Scania y las partes contratantes habían celebrado acuerdos y/o se habían coordinado en la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión para vehículos medianos y camiones pesados requeridos por las normas Euro 3 a 6. Del considerando 212, letra b), de la Decisión impugnada se desprende que, según la Comisión, varios de estos contactos colusorios tuvieron lugar a nivel alemán.

<sup>360</sup>Las demandantes niegan haber actuado en connivencia a nivel alemán en lo que respecta a la repercusión de los costes (aumentos brutos de precios) relacionados con la introducción de tecnologías de emisión. Además, si bien no niegan que la información sobre precios se intercambió a nivel alemán,

no aceptan que los precios vinculados a la introducción de las tecnologías objeto de los intercambios fueran precios futuros o pretendidos.

<sup>361</sup>Del expediente se desprende que la Comisión ha establecido con el estándar legal requerido la existencia de las prácticas colusorias establecidas en el párrafo 359 anterior y la participación de Scania en esas prácticas.

<sup>362</sup>A modo de ejemplo, de las pruebas del considerando 140 de la decisión impugnada se desprende que, en un intercambio de información a nivel alemán, que tuvo lugar entre el 2 y el 8 de diciembre de 2004, en el que participó un empleado de Scania DE, [ *confidencial* ] informó a sus competidores de su intención de aumentar el precio de los nuevos modelos compatibles con Euro 4 en 5410 EUR. Del mismo modo, de las pruebas del considerando 141 de la decisión impugnada se desprende que, en respuesta a un correo electrónico de B, un empleado de Scania DE, enviado a los competidores y solicitando información sobre los precios y las fechas de entrega de los motores compatibles con Euro 4 y 5, J, de la filial alemana de [ *confidencial* ], respondió que ese fabricante entregaría camiones que cumplieran dichas normas a partir de abril o mayo de 2005 y que los precios adicionales de los motores conformes con Euro 4 y 5 serían de 11 500 EUR y 14 800 EUR, respectivamente. Además, de las pruebas expuestas en el considerando 149 de la Decisión impugnada se desprende que en la reunión entre competidores, a nivel alemán, el 12 de septiembre de 2005, se produjeron intercambios de precios. Los temas de discusión incluían aumentos de precios previstos para 2006. I, de Scania DE, estuvo presente en la reunión. De las notas manuscritas de uno de los participantes en la reunión se desprende que [ *confidencial* ] informó a sus competidores de los recargos que ese fabricante aplicaría como resultado de la introducción de las tecnologías conformes con Euro 4 y 5. También se desprende de las pruebas obrantes en autos que, en la citada reunión del 12 de septiembre de 2005, yo, de Scania DE, hice una presentación detallada sobre los aumentos de precios resultantes de la introducción de las tecnologías compatibles con Euro 4 y 5 y que fueron cobrados por Scania. También se desprende de los elementos del considerando 166 de la Decisión impugnada, relativos a una reunión entre competidores a nivel alemán los días 12 y 13 de marzo de 2008, que se produjeron intercambios de información sobre los incrementos de precios previstos. Una presentación de [ *confidencial* ] indicó un aumento de 2350 EUR para los motores compatibles con Euro 5 a partir de mayo de 2008 en adelante.

<sup>363</sup>Por lo que se refiere a varios de los intercambios expuestos en el apartado 362 anterior (los intercambios mencionados en los considerandos 141, 149 y 166 de la Decisión impugnada), las demandantes, basándose en el razonamiento expuesto en los apartados 327 y 342 anteriores, alegan que la información intercambiada fue actual, no futuro, y que era de dominio público. Dado que este razonamiento ya ha sido rechazado por el Tribunal

de Primera Instancia, la argumentación de las demandantes no cuestiona la conclusión del apartado 361 anterior.

*iv) El intercambio de otra información comercialmente sensible a que se refiere el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada*

<sup>364</sup>Debe señalarse que, en el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada, la Comisión afirmó que Scania y las partes transaccionales habían intercambiado otra información comercialmente sensible, como información sobre plazos de entrega, entrada de pedidos, niveles de existencias, cuotas de mercado objetivo, precios netos y rebajas, listas de precios brutos (incluso antes de su entrada en vigor) y configuradores de camiones.

<sup>365</sup>Las demandantes alegan, entre otras cosas, que la «otra información comercialmente sensible» que a veces se intercambiaba a nivel alemán era de carácter técnico e incapaz de disipar la incertidumbre estratégica entre los participantes en cuanto a su conducta en el mercado. Según las demandantes, esa información no podía considerarse, por sí sola o en combinación con la otra información mencionada en el considerando 238 de la Decisión impugnada, como parte de una infracción «por el objeto».

<sup>366</sup>A este respecto, debe señalarse que del considerando 237 de la Decisión impugnada se desprende que, según la Comisión, el intercambio de información comercialmente sensible, mencionado en el anterior apartado 364, fue uno de los medios utilizados por los competidores que permitieron coordinar los precios y los aumentos de precios brutos, siendo el otro medio los contactos colusorios sobre la fijación de precios, los plazos y los costes adicionales resultantes de la introducción en el mercado de nuevos modelos de camiones que cumplen las normas sobre emisiones (mencionado en el considerando 238, letras a) y b) de la resolución impugnada).

<sup>367</sup>También se desprende del considerando 317 de la Decisión impugnada que, según la Comisión, el intercambio de información comercialmente sensible, mencionado en el anterior apartado 364, fue uno de los medios utilizados por los competidores para reducir la incertidumbre estratégica entre ellos en relación con los precios futuros, aumentos brutos de precios, y el calendario y la transferencia de los costes relacionados con la introducción de modelos de camiones que cumplan las normas medioambientales.

<sup>368</sup>También debe señalarse que el artículo 1 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada no se refiere a los intercambios de «otra información comercialmente sensible» identificada en el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada.

<sup>369</sup>Además, la Comisión explicó, en la defensa, que la referencia a "otra información comercialmente sensible" era uno de los ejemplos de la forma en que los miembros del cártel implementaron su colusión sobre los precios futuros y los aumentos brutos de precios, así como sobre el momento de la

introducción de tecnologías y de la repercusión de los costes relacionados con dichas tecnologías, y que dicha referencia no amplió el alcance de la infracción.

<sup>370</sup>De lo anterior se desprende que el examen de los méritos de las evaluaciones de la Comisión relativas a los intercambios de "otra información comercialmente sensible" se vuelve superfluo si se establece que la Comisión ha logrado establecer la existencia de las otras prácticas colusorias identificadas en el considerando 238 a) y b) y en el considerando 317, letras a) y b), de la Decisión impugnada y la restricción «por el objeto» de la competencia resultante de dichas prácticas. El Tribunal de Justicia se pronuncia sobre este punto en el apartado 394 infra.

<sup>371</sup>A este respecto, el Tribunal de Justicia también tiene en cuenta el hecho de que las conclusiones de la Comisión sobre los intercambios de "otra información comercialmente sensible" no inciden en la duración y gravedad de la infracción y, en consecuencia, en el importe de la multa, por lo que en la medida en que dichas conclusiones estén determinadas por las prácticas colusorias identificadas en el considerando 238, letras a) y b), y en el considerando 317, letras a) y b), de la Decisión impugnada.

(3) *El objetivo de los intercambios de información a nivel alemán*

<sup>372</sup>Los solicitantes alegan que los intercambios de información a nivel alemán se centraron principalmente en la información técnica del producto. El objetivo de los participantes era estar informados de la evolución técnica de los camiones para servir mejor a los clientes. Según las demandantes, los participantes en los intercambios a nivel alemán en nombre de Scania DE eran formadores de ventas que no participaban en el proceso de toma de decisiones de Scania DE sobre precios. En apoyo de sus argumentos, los demandantes presentaron declaraciones juradas de los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios de información a nivel alemán. También se basaron en una respuesta de [ *confidencial* ] al pliego de cargos.

<sup>373</sup>La Comisión alega que los argumentos de las demandantes son infundados.

<sup>374</sup>Cabe señalar que el contenido del expediente no respalda la alegación de las demandantes de que los intercambios a nivel alemán se referían principalmente a cuestiones técnicas. Por el contrario, de los elementos obrantes en autos se desprende que una parte significativa de dichos intercambios se referían a información sobre precios que, contrariamente al análisis de las demandantes, tenía un carácter prospectivo y no era de dominio público. El objetivo contrario a la competencia de los intercambios a nivel alemán también queda demostrado por el hecho de que varios de esos intercambios se debieron a solicitudes de información realizadas por empleados de los distintos fabricantes sobre los aumentos de precios previstos por los competidores para el futuro. Así, en el correo electrónico

de 2 de diciembre de 2004 recogido en el considerando 140 de la resolución impugnada, K, de [ *confidencial* ] escribe, con respecto a los 'aumentos de precios de 2005', 'como todos los años, el jefe quiere saber si aumentarán los precios el próximo año y cuándo' y afirma: 'Por esta razón, comparta esta información con todos para ahorrar tiempo de solicitudes individuales'. En el correo electrónico de 21 de julio de 2009, al que se hace referencia en el considerando 180 de la decisión impugnada, L, un empleado de [ *confidencial* ], en respuesta a un correo electrónico de I, de Scania DE, que había solicitado temas para debatir en la reunión de competidores a nivel alemán los días 17 y 18 de septiembre de 2009, hizo 'sugerencias espontáneas de temas', afirmando: '¿EURO VI? Lo sé, ¿se nos permite y queremos hablar de esto? – ¿Cómo conseguimos que el nivel de precios totalmente desordenado de este año vuelva a subir?

<sup>375</sup>En sus declaraciones juradas, los empleados de Scania DE declararon que no participaron en el proceso de toma de decisiones de fijación de precios dentro de esa empresa, pero esas afirmaciones no respaldan la afirmación de que los intercambios a nivel alemán se relacionaban principalmente con información técnica, o la afirmación de que el los empleados antes mencionados, al participar en esos intercambios, tenían el objetivo de mantenerse informados sobre los desarrollos técnicos.

<sup>376</sup>Del mismo modo, la alegación de [ *confidencial* ], invocada por las demandantes, de que la información sobre los precios no era el motivo principal de la participación de sus empleados en los intercambios a nivel alemán, y su alegación de que dicha empresa estaba interesada en las listas de precios de los demás fabricantes, principalmente porque eran los únicos documentos que contenían una imagen completa de los distintos modelos y variantes de camiones, no son convincentes para el Tribunal. Como señala acertadamente la Comisión, [ *confidencial* Las alegaciones antes mencionadas de ] no explican por qué era necesario, a efectos de obtener la lista de los distintos modelos y variantes de camiones, también intercambiar información sobre futuros aumentos de precios. Además, de los autos se desprende que dicho fabricante indicó claramente durante el procedimiento administrativo (en sus respuestas a una solicitud de información de la Comisión) que los intercambios a nivel alemán también se referían a información sobre aumentos previstos de las listas de precios y que dichos intercambios eran sistemático y regular.

<sup>377</sup>De lo anterior se desprende que el Tribunal no está convencido de los argumentos de los demandantes expuestos en el apartado 372 anterior. Por el contrario, el expediente demuestra la validez de la conclusión de la Comisión, en el considerando 307 de la Decisión impugnada, de que los intercambios sobre los incrementos brutos de precios de los camiones iban más allá del intercambio de información de dominio público y tenían por

objeto aumentar la transparencia entre las partes y, en consecuencia, de reducir las incertidumbres asociadas al normal funcionamiento del mercado.

<sup>378</sup>Además, aunque los intercambios de información a nivel alemán persiguieran objetivos legítimos, como los invocados por las demandantes, que coexistieran con el objetivo anticompetitivo establecido, ello no cuestionaría la conclusión de la Comisión de que hubo una restricción de la competencia «por objeto». De jurisprudencia reiterada se desprende que puede considerarse que una conducta colusoria tiene un objeto restrictivo aunque no tenga como única finalidad la restricción de la competencia, sino que persiga también otros objetivos legítimos (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de noviembre de 2008 , Beef Industry Development Society y Barry Brothers, [C-209/07](#) , [EU:C:2008:643](#) , apartado 21 y jurisprudencia citada).

<sup>379</sup>A la luz de las consideraciones anteriores, deben desestimarse los argumentos de las demandantes relativos al objetivo del intercambio de información a nivel alemán.

#### *(4) El contexto del intercambio de información a nivel alemán*

<sup>380</sup>Las demandantes alegan que un análisis del contexto económico y jurídico, en particular la naturaleza y estructura del mercado de camiones y las condiciones en las que opera, cuestiona la naturaleza "por objeto" de la infracción constatada por la Comisión.

<sup>381</sup>Las demandantes explican que los camiones se fabrican y comercializan en un gran número de formas y variantes en función de las necesidades de los clientes, y que el precio final de los camiones depende de sus características y de las particularidades del mercado nacional en el que se venden. Los solicitantes también señalan que los compradores de camiones son profesionales que tienen un poder de negociación significativo.

<sup>382</sup>Por tanto, las demandantes concluyen que, debido a la complejidad de los camiones y al gran número de factores que influyen en el precio final cobrado al cliente, que se convierte en un precio individual, los precios brutos y las listas de precios brutos intercambiados entre competidores no tienen valor informativo con respecto a parámetros de competencia (es decir, con respecto a los precios a cobrar o efectivamente aplicados en las transacciones de mercado), y concluir que la Comisión no tuvo suficientemente en cuenta ese contexto al determinar la naturaleza de los intercambios de información.

<sup>383</sup>Los solicitantes también alegan que Scania utiliza un mecanismo de fijación de precios que es complejo y en el que las decisiones de fijación de precios se toman en varios niveles comerciales que son independientes entre sí, y sobre la base de negociaciones en condiciones de plena competencia entre la sede de Scania, los distribuidores nacionales, los concesionarios locales y clientes finales. La variación de precios a lo largo de la cadena de suministro, provocada por la naturaleza de plena competencia de las negociaciones en



todos los niveles, crea una desconexión entre los precios de fábrica a distribuidor y las listas de precios brutos de distribuidor a distribuidor y el precio de transacción real cobrado. por distribuidores independientes a los clientes finales. En apoyo de sus argumentos, las demandantes se basan en el informe económico de 9 de diciembre de 2017, que demuestra, en lo que respecta a Scania, la diferencia significativa entre los precios brutos de distribuidor a distribuidor y los precios de transacción correspondientes, y la ausencia de una tendencia común en las listas de precios brutos y los precios de transacción reales. De ello se deduce que un competidor no podría haber inferido de un cambio en la lista de precios brutos cuál era el cambio aproximado en el precio de transacción real.

<sup>384</sup>En primer lugar, debe señalarse que la Comisión expuso, en los considerandos 22 a 40 de la Decisión impugnada, la estructura del mercado de camiones y el mecanismo de fijación de precios en la industria de camiones (véanse los apartados 19 a 22 anteriores).

<sup>385</sup>También debe señalarse que, en los considerandos 51 y 52 de la Decisión impugnada, la Comisión examina el impacto de los aumentos de precios a nivel europeo en los precios a nivel nacional (véanse los apartados 32 y 33 anteriores). A este respecto, la Comisión observa que los distribuidores nacionales de fabricantes como Scania DE no son independientes a la hora de establecer los precios brutos y las listas de precios brutos y que todos los precios aplicados en cada etapa de la cadena de distribución hasta el consumidor final se derivan de la Listas de precios brutos para todo el EEE establecidas a nivel de sede (considerando 51 de la Decisión impugnada).

<sup>386</sup>De ello se deduce, según la Comisión, que un aumento de la lista de precios brutos a nivel europeo, decidido a nivel de la sede, determina el movimiento del precio neto del distribuidor, es decir, el precio que el distribuidor paga a la sede por la compra de la camioneta. En consecuencia, según la Comisión, el aumento por parte de la sede de los precios brutos antes mencionados también influye en el nivel del precio bruto del distribuidor, a saber, el precio que el distribuidor paga al distribuidor, aunque el precio para el cliente final no se modifica necesariamente en la misma proporción o no se modifica en absoluto (considerando 52 de la Decisión impugnada).

<sup>387</sup>Por lo tanto, teniendo en cuenta estos antecedentes fácticos, la Comisión, al evaluar el carácter contrario a la competencia de los intercambios de información sobre futuros aumentos brutos de precios, afirma, en el considerando 284 de la Decisión impugnada, que, debido a la mayor transparencia de el mercado de camiones y su alta concentración, la única incertidumbre a la que se enfrentaban las partes era si cambiaría la política oficial de precios de sus competidores y, en caso afirmativo, por qué y en qué fecha. La Comisión afirma que, con el fin de eliminar esa incertidumbre, Scania y las partes del acuerdo establecieron un intercambio bien estructurado y sistemático de información estratégica sobre la futura

evolución de los precios. Según la Comisión,*confidencial* ]), ya que dichas listas de precios dieron lugar a todos los precios aplicados a nivel nacional, incluidos los precios de transacción finales (considerando 284 de la Decisión impugnada).

<sup>388</sup>La Comisión también afirma que el hecho de que no haya sido posible calcular exactamente los precios finales de los camiones vendidos a los clientes sobre la base del intercambio de información es irrelevante. Según la Comisión, el intercambio de información que reveló la tendencia en el movimiento futuro de los precios brutos permitió a los competidores comprender la fecha y cómo evolucionarían los precios en Europa. Además, según la Comisión, el intercambio de listas detalladas de precios brutos permitió a los fabricantes deducir precios netos actuales y/o futuros aproximados mediante una combinación de diferentes tipos de información que obtuvieron (considerando 285 de la Decisión impugnada).

<sup>389</sup>En segundo lugar, debe señalarse que la Comisión, en los considerandos 41 a 50 de la Decisión impugnada, describe el mecanismo de fijación de precios dentro de Scania y los actores involucrados en dicha fijación (véanse los apartados 23 a 31 anteriores).

<sup>390</sup>De los apartados 384 a 389 anteriores se desprende que, contrariamente a los argumentos de las demandantes, la Comisión tuvo suficientemente en cuenta el contexto de los intercambios de información en los que participó Scania para concluir que eran contrarios a la competencia «por su objeto». En particular, la Comisión tuvo en cuenta las características del mercado de camiones y el mecanismo de fijación de precios de esos camiones para determinar que los intercambios de información prospectiva que tuvieron lugar, entre otros, a nivel alemán, eran contrarios a la competencia «por su objeto».

<sup>391</sup>En tercer lugar, por lo que se refiere a los argumentos de las demandantes expuestos en el anterior apartado 383, en primer lugar, debe señalarse que, según la jurisprudencia, una práctica concertada puede tener un objeto contrario a la competencia aunque no tenga relación directa con los consumidores. precios (véanse los párrafos 319 a 321 supra). En consecuencia, la falta de impacto que un aumento bruto del precio, decidido en cualquier etapa de la cadena de distribución de Scania, pueda tener sobre el precio pagado por el consumidor final no es suficiente para cuestionar la conclusión de la Comisión de que el intercambio de información sobre cambios futuros en precios brutos, que tuvo lugar, entre otros, a nivel alemán, constituyó una restricción de la competencia «por el objeto» porque la información que se intercambió fue útil para definir la estrategia de precios de los competidores.

<sup>392</sup>En segundo lugar, la argumentación de las demandantes, expuesta en el anterior apartado 383, no demuestra que la información sobre las futuras variaciones de precios brutos facilitada por los empleados de Scania DE

durante los intercambios a nivel alemán no fuera de carácter estratégico. Como se desprende de la presentación del mecanismo de fijación de precios dentro de Scania (véanse, entre otros, los párrafos 26, 27 y 31 anteriores), los precios brutos aplicados por Scania DE, a los que se aplican descuentos, son el precio básico para la venta de camiones a los concesionarios del mercado alemán. De ello se deduce que los futuros cambios en el precio bruto antes mencionados constituyen un factor que influye en el precio de la transferencia de un camión por parte de Scania DE a los concesionarios alemanes y que los intercambios de información sobre esos cambios son, por tanto, de carácter estratégico.

<sup>393</sup>En cuarto lugar, y de forma más general, el carácter estratégico de la información sobre la futura variación de precios brutos, intercambiada a nivel alemán, se demuestra también por la frecuencia, regularidad y sistematicidad de los intercambios y por el hecho, que no es controvertida, indicó en el considerando 93 de la Decisión impugnada que, para la mayoría de los fabricantes, dicha información se transmitía con frecuencia a sus respectivas sedes centrales y se tenía en cuenta en la determinación de sus estrategias de precios.

<sup>394</sup>Sobre la base de las consideraciones anteriores, deben desestimarse los argumentos de las demandantes relativos al contexto de los intercambios de información a nivel alemán. También debe concluirse que la calificación de la Comisión de los intercambios de información a nivel alemán como una restricción de la competencia «por el objeto» no adolece de error. En consecuencia, debe desestimarse el quinto motivo.

***e) El sexto motivo, basado en la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en el sentido de que la Comisión consideró que el alcance geográfico de la infracción relativa al nivel alemán se extendía a todo el EEE***

<sup>395</sup>Las demandantes refutan la conclusión de la Comisión en el considerando 386 de la Decisión impugnada según la cual el alcance geográfico de la infracción fue del EEE durante todo el período de la infracción, cubriendo así el comportamiento de los competidores a nivel alemán.

<sup>396</sup>Cabe señalar que la Comisión concluyó en el presente caso que hubo una infracción única y continua del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.

<sup>397</sup>En cuanto al alcance geográfico de la infracción, la Comisión consideró que cubría todo el territorio del EEE durante todo el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011 (considerando 386 de la Decisión impugnada).

<sup>398</sup>El razonamiento de la Comisión en el que se basó la conclusión del considerando 386 de la Decisión impugnada se expone, en los siguientes términos, en los considerandos 388 y 389 de la Decisión impugnada:

- <sup>(388)</sup>Scania y las partes contratantes tienen precios brutos y listas de precios brutos para toda Europa. La evidencia muestra que antes y después de la introducción de listas de precios globales o a nivel europeo, los competidores mantuvieron discusiones anticompetitivas que cubrieron a las Partes Contratantes del Acuerdo EEE y acordaron aumentos de precios brutos para alinear los precios de los camiones medianos y pesados en el EEE. Antes de la introducción de las listas de precios a escala europea[,] las pruebas muestran que los debates no se limitaban a países específicos, sino que se mencionaba explícitamente un ámbito a escala europea (véanse los considerandos (103) y (104)). Tras la introducción de las listas de precios brutos europeos, aplicables en todo el EEE, los competidores pudieron comprender la estrategia de precios europea intercambiando aumentos de precios brutos en Alemania (véase el considerando (175)),
- <sup>(389)</sup>También acordaron y/o coordinaron el calendario y el traspaso de costes para la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridas por las normas EURO 3 a 6, normas que eran aplicables en todo el EEE. Los intercambios sobre las fechas de introducción de nuevos estándares tecnológicos (por ejemplo, EURO 3) y los aumentos de precios relacionados no se limitaron a países específicos, sino que cubrieron todo el EEE (véanse los considerandos (100) y (103)).
- <sup>399</sup>También debe señalarse que, en la Decisión impugnada, la Comisión constató que los intercambios entre competidores a nivel de alta dirección terminaron en septiembre de 2004 y que, después de esa fecha, los intercambios entre competidores continuaron a nivel alemán (considerando 327, letra a) de la resolución impugnada).
- <sup>400</sup>Los destinatarios de la Decisión impugnada incluían a Scania DE, considerando la Comisión que dicha entidad era directamente responsable de los intercambios de información contraria a la competencia durante el período comprendido entre el 20 de enero de 2004 y el 18 de enero de 2011 (considerando 410, letra b), de la Decisión impugnada).
- <sup>401</sup>Las demandantes, para sustentar su argumento de que los intercambios de información entre competidores a nivel alemán no tenían un alcance que fuera más allá del territorio alemán, esgrimieron, en esencia, dos conjuntos de argumentos.
- <sup>402</sup>En primer lugar, las demandantes alegan que la información obtenida por Scania DE de sus competidores no era de interés más allá del mercado alemán. Además, según las demandantes, Scania DE nunca supuso que esa información fuera de tanto interés y que fuera capaz de reducir la incertidumbre en cuanto a la estrategia europea de precios de sus competidores.
- <sup>403</sup>En segundo lugar, los solicitantes alegan que Scania DE no proporcionó información a sus competidores que fuera de interés más allá del mercado alemán, reduciendo así su incertidumbre en cuanto a la estrategia de precios de Scania fuera de Alemania. Además, Scania DE no dio a sus competidores la "impresión" de proporcionar información relativa a todo el EEE.

<sup>404</sup> Estos dos conjuntos de argumentos se examinan a continuación.

*(1) El alcance geográfico de la información obtenida por Scania DE*

<sup>405</sup> En primer lugar, de los autos se desprende que los fabricantes de camiones comenzaron a aplicar progresivamente listas de precios brutos europeos a partir de 2000 y que, en 2006, la mayoría de los fabricantes disponían de tales listas de precios, a saber, [ *confidencial* ], [ *confidencial* ], [ *confidencial* ], [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ]. El Tribunal concluye que ese también fue el caso de Scania, como se explicará en los apartados 426 a 428 infra. Solo [ *confidencial* ] no tenía una lista de precios brutos europeos.

<sup>406</sup> También debe señalarse que las demandantes no cuestionan, en lo que respecta a las demás partes, la constatación de la Comisión, en los considerandos 51 y 52 de la Decisión impugnada, de que las listas europeas de precios brutos se elaboran en la sede de los fabricantes y que los aumentos de precios indicados en esas listas de precios influyen en el nivel de precios a nivel de distribuidores y concesionarios.

<sup>407</sup> En segundo lugar, consta en el expediente del presente caso elementos que permiten suponer que los competidores tenían un conocimiento más o menos preciso de la existencia de dichas listas de precios. Así, se desprende de una presentación interna de [ *confidencial* ] de 30 de marzo de 2006, recogida en el considerando 151 de la Decisión impugnada, que dicho fabricante disponía de información sobre los aumentos de precios de los competidores, extraída de las listas de precios brutos europeos de [ *confidencial* ], [ *confidencial* ], Scania y [ *confidencial* ], de la lista de precios italiana de [ *confidencial* ] y de la lista de precios alemana de [ *confidencial* ]. Asimismo, como se desprende del considerando 160 de la resolución impugnada, según una encuesta realizada a empleados de competidores establecidos en España sobre la 'estructura de precios', cuyos resultados se indicaron en un cuadro, [ *confidencial* ], [ *confidencial* ], [ *confidencial* ], [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] tenían «precios comunes» en la Unión Europea, mientras que [ *confidencial* ] y Scania no. La tabla con los resultados de la encuesta se facilitó a los empleados de competidores establecidos en España, incluidos los empleados de Scania España.

<sup>408</sup> En cuanto a la invocación de las demandantes en una presentación interna de [ *confidencial* ] de abril de 2008, que podría sugerir que dicha empresa no creía, en 2008, que sus competidores utilizaban listas de precios brutos europeos, el Tribunal de Justicia no considera que dicha presentación sea decisiva en su valoración global de las pruebas. Además, dicha empresa afirmó, en 2010, en el contexto de su solicitud de dispensa, que disponía de una lista de precios brutos europeos y que «este podría ser también el caso de los competidores», sugiriendo así a la Comisión que el ámbito geográfico de los intercambios podrían ser europeos.

<sup>409</sup>En tercer lugar, determinados fabricantes con listas europeas de precios brutos ([ *confidencial* ]) manifestaron, durante el procedimiento administrativo, que los incrementos de precios que comunicaron a nivel alemán eran, en esencia, los incrementos aplicados a dichas listas europeas de precios, por lo que en la medida en que esas listas de precios habían sustituido a las listas de precios nacionales. La Corte se remite, a este respecto, a las respuestas de [ *confidencial* ], [ *confidencial* ] y [ *confidencial* ] a la solicitud de información de la Comisión de 27 de noviembre de 2012, que se adjuntan a la contestación, y a [ *confidencial* ] a la solicitud de información de la Comisión de 19 de septiembre de 2013, producida por ésta a raíz de la diligencia de prueba adoptada por el Tribunal (véase el apartado 75 *supra*). De esas pruebas se desprende que el alcance de la información contraria a la competencia proporcionada por al menos algunos de los competidores de Scania durante los intercambios a nivel alemán, en los que consta que participaron empleados de Scania DE, iba más allá del mercado alemán.

<sup>410</sup>En cuarto lugar, como se indica en el considerando 327, letra c), de la Decisión impugnada, se desprende de los autos que, en varias ocasiones, los empleados de los fabricantes que participaron en los intercambios de información a nivel alemán notificaron a la sede de esa información, que es un factor adicional que demuestra que el alcance de dichos intercambios iba más allá del mercado alemán (véase el considerando 213 de la Decisión impugnada, que hace referencia a ejemplos de la notificación a la sede central de información intercambiada a nivel alemán). A este respecto, debe hacerse referencia, en particular, al contenido del considerando 175 de la Decisión impugnada, que no solo demuestra que la información intercambiada a nivel alemán se facilitó a [ *información confidencial* ], pero también apoya la afirmación de la Comisión, expuesta en el considerando 388 de la Decisión impugnada, de que la información intercambiada a nivel alemán, relativa a los aumentos brutos de precios, ayudó a los fabricantes a comprender la estrategia de precios de sus competidores a nivel europeo. Así, según las pruebas documentales del considerando 175 de la decisión impugnada, el director de [ *confidencial* ] en la sede de la empresa escribió a sus colegas en relación con la información intercambiada a nivel alemán: «Por la presente quiero intercambiar con ustedes una instantánea de la mercado alemán en cuanto a plazos de entrega y aumento de tarifas a nuestros competidores. ... Al menos la estrategia de precios está muy en línea con el enfoque global europeo de la competencia».

<sup>411</sup>Del mismo modo, el hecho, establecido en el contexto del examen del tercer motivo, de que los empleados de nivel inferior de la sede central estaban al tanto de los intercambios de información sobre precios a nivel alemán (véanse los apartados 221 a 229 anteriores) respalda el argumento de la Comisión relativo a la alcance geográfico de los intercambios a nivel alemán.

<sup>412</sup>En quinto lugar, de los autos se desprende que, como señala la Comisión en el considerando 327, letra b), de la Decisión impugnada, habida cuenta de que las filiales alemanas de las partes no producían camiones y no eran responsables del desarrollo de tecnologías, siendo esas responsabilidades competencia exclusiva de la sede, podría considerarse que la información intercambiada a nivel alemán sobre los plazos y los costes adicionales relacionados con el cumplimiento de las normas Euro 5 y 6 procedía de la sede y se refería a todo el EEE.

<sup>413</sup>La conclusión del apartado 412 anterior queda ilustrada por las pruebas documentales expuestas en el considerando 148 de la Decisión impugnada relativa a Scania. En un correo electrónico del 26 de julio de 2005, yo, un empleado de Scania DE que participa en intercambios a nivel alemán, proporcioné a E, que era de la sede de [ *confidencial* ], información sobre la fecha de presentación de Scania de toda su gama de Euro 4 motores compatibles y sobre la introducción de modelos de camiones compatibles con Euro 5, afirmando que conocería las fechas y los precios exactos «después de las vacaciones [del personal] de la fábrica en Södertälje [(Suecia)]». Dado que Södertälje es la ciudad en la que Scania tiene su sede, esa declaración, proporcionada por el empleado de Scania DE a la [ *confidencial* ], apoya la inferencia de que la información a la que se refería el empleado de Scania DE provenía de la casa matriz y, por lo tanto, tenía un alcance que iba más allá del mercado alemán. Las pruebas documentales expuestas en el considerando 148 de la Decisión impugnada también muestran la influencia de la sede de Scania en la determinación de los precios practicados en el mercado alemán, cuestión que se aborda en los apartados 422 a 438 siguientes.

<sup>414</sup>A la luz de las consideraciones expuestas en los apartados 405 a 413 anteriores, en su conjunto, debe considerarse que el alcance de la información obtenida por Scania DE durante los intercambios a nivel alemán iba más allá del mercado alemán.

<sup>415</sup>A este respecto, al Tribunal no le convence la alegación de las demandantes de que los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios a nivel alemán nunca supusieron que la información recibida de los representantes de las filiales de los demás fabricantes de camiones se refería a precios europeos o podía reducir la incertidumbre en cuanto a la estrategia de precios europea de otros fabricantes.

<sup>416</sup>En primer lugar, debe señalarse que el expediente del presente caso contiene pruebas que sugieren que el uso de listas de precios brutos europeos por parte de la mayoría de los fabricantes no constituía un secreto comercial (véase el apartado 407 anterior). En consecuencia, es perfectamente posible suponer que los empleados de Scania DE y la sede central en Suecia conocían la existencia de dichas listas de precios y, por lo tanto, podían inferir la estrategia de precios de sus competidores sobre la base de la información

obtenida a nivel alemán, por ejemplo, basándose sobre la información relativa a los incrementos brutos de precios, que se aplicaron a las listas de precios europeas de los competidores (véase el apartado 409 supra).

<sup>417</sup>En segundo lugar, el Tribunal no está convencido por la afirmación de los demandantes de que Scania DE, a diferencia de los demás participantes en los intercambios a nivel alemán, nunca transmitió a su sede la información recibida a nivel alemán. Es cierto que no consta en el expediente que dicha transmisión de información se haya producido efectivamente. Dicho esto, de las pruebas documentales presentadas en el considerando 166 de la Decisión impugnada se desprende que yo, de Scania DE, que organicé y participé en una reunión a nivel alemán celebrada en Koblenz (Alemania) los días 12 y 13 de mayo de 2008, envié a sus colegas de Scania DE información sobre los aumentos de precios intercambiados en esa reunión, al tiempo que explicó que esa información "todavía" no había sido enviada a la sede en Suecia.

<sup>418</sup>En cualquier caso, el hecho de que el expediente contenga pruebas que demuestren que los empleados del nivel inferior de la sede central de Scania estaban al tanto del intercambio de información sobre precios anticompetitivos a nivel alemán (véase el apartado 228 anterior) y que las reuniones en los dos niveles se celebraban con frecuencia en la misma fecha y en el mismo lugar significa que no es decisivo que no haya pruebas directas de que los empleados de Scania DE enviaran información intercambiada a nivel alemán a la sede de Scania. A la luz de los dos factores mencionados anteriormente, se puede inferir que la sede de Scania conocía el contenido de esa información.

<sup>419</sup>En tercer lugar, cabe señalar que los empleados de la sede de determinados fabricantes también participaron en los intercambios a nivel alemán. Ese fue con frecuencia el caso de [ *confidencial* ]. Además, en un correo electrónico de 11 de noviembre de 2004, expuesto en el considerando 139 de la Decisión impugnada, enviado por C desde la sede de [ *confidencial* ] y dirigido a los empleados de los competidores tanto en la sede como en Alemania, incluidos A de la sede de Scania y B de Scania DE, C presentó dos nuevos empleados de la sede de [ *confidencial* ] quién sería responsable de la fijación central de precios dentro de ese fabricante. Esa prueba relativa a la participación de empleados de la sede central en los intercambios que tuvieron lugar a nivel alemán indica que los empleados de Scania DE no podían haber supuesto que la información intercambiada a nivel alemán era de interés para la estrategia de precios de los competidores a nivel europeo.

<sup>420</sup>En cuarto lugar, a la luz de las pruebas expuestas anteriormente, las declaraciones juradas de los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios a nivel alemán, que deben respaldar la alegación formulada en el apartado 415 anterior, no convencen al Tribunal. Además, por las razones expuestas en el párrafo 281 anterior, esas declaraciones juradas, presentadas



después del final de la infracción y con el propósito específico de respaldar la posición de Scania, tienen un valor probatorio limitado.

<sup>421</sup>Sobre la base de lo anterior, evaluado en su conjunto (véase el apartado 198 anterior), debe concluirse que Scania DE, a través de la participación de sus empleados en intercambios de información a nivel alemán, obtuvo información cuyo alcance iba más allá del ámbito alemán mercado. Sobre la base de esta constatación, debe desestimarse el presente motivo, con independencia de que Scania DE también haya facilitado información cuyo alcance iba más allá del mercado alemán (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia de 12 de julio de 2001, Tate & Lyle y otros/Comisión, T-202/98, T-204/98 y T-207/98, EU:T:2001:185, apartado 58). Siendo así, el Tribunal considera apropiado examinar esta última cuestión a efectos de evaluar la gravedad de la infracción del artículo 101, apartado 1, del TFUE por parte de Scania y, en su caso, determinar el importe de la multa (véase, a tal efecto, sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 45 y jurisprudencia citada).

(2) *El alcance geográfico de la información proporcionada por Scania DE*

<sup>422</sup>Debe señalarse que la Comisión, en el considerando 388 de la Decisión impugnada, consideró que, tras la introducción de las listas de precios brutos europeos, los fabricantes de camiones pudieron comprender la estrategia de precios europea de sus competidores intercambiando información sobre los incrementos de precios brutos aplicados al mercado alemán, ya que dichos aumentos reflejaban incrementos aplicados por las casas matrices de los fabricantes a sus listas de precios brutos europeos.

<sup>423</sup>Los solicitantes alegan, en esencia, que la información sobre las listas de precios brutos facilitada durante los intercambios a nivel alemán no reflejaba los precios de Scania a nivel europeo y, por tanto, no contribuía a reducir la incertidumbre de los competidores de Scania con respecto a la estrategia de precios de Scania fuera de Alemania.

<sup>424</sup>A este respecto, las demandantes afirman que no es correcto considerar que la FGPL constituye una lista de precios brutos a nivel del EEE y que sirve de base para las negociaciones que tuvieron lugar en el contexto del proceso de fijación de precios. En apoyo de su argumento, las demandantes se basan en el informe económico de 9 de diciembre de 2017 que muestra que no existe correlación entre el FGPL y el precio bruto de distribuidor a distribuidor en Alemania. Los solicitantes explican que el FGPL es una herramienta de referencia interna utilizada por la sede de Scania para realizar un seguimiento del nivel general de los precios de los diversos componentes de camiones en el proceso de fabricación de Scania. A pesar de su nombre, la FGPL no es una 'lista de precios', ya que no fija el precio de transferencia de piezas en ningún nivel de la red de distribución. Los demandantes afirman que las negociaciones, se llevan a cabo en pie de igualdad, entre los distribuidores y

la sede se llevan a cabo sobre la base de listas de precios netos de fábrica a distribuidor específicas de cada país y que son esas listas de precios las que se negocian siempre que las condiciones del mercado justifiquen un aumento o una disminución de los precios. En apoyo de sus argumentos sobre la naturaleza de la FGPL, los solicitantes presentaron declaraciones juradas de empleados de la sede de Scania y de Scania DE. En apoyo de su afirmación de que las negociaciones entre los distribuidores de Scania y la sede central se llevan a cabo en pie de igualdad y que son equivalentes a las negociaciones entre partes que actúan como contrapartes comerciales independientes y centros de ganancias en competencia, los solicitantes se basan en un informe interno de Scania escrito en 2010, el 'Masterfile de Precios de Transferencia 2010'. entre los distribuidores y la casa matriz se llevan a cabo sobre la base de listas de precios netos de fábrica a distribuidor específicas de cada país y que son esas listas de precios las que se negocian siempre que las condiciones del mercado justifiquen un aumento o una disminución de los precios. En apoyo de sus argumentos sobre la naturaleza de la FGPL, los solicitantes presentaron declaraciones juradas de empleados de la sede de Scania y de Scania DE. En apoyo de su afirmación de que las negociaciones entre los distribuidores de Scania y la sede central se llevan a cabo en pie de igualdad y que son equivalentes a las negociaciones entre partes que actúan como contrapartes comerciales independientes y centros de ganancias en competencia, los solicitantes se basan en un informe interno de Scania escrito en 2010, el 'Masterfile de Precios de Transferencia 2010'. entre los distribuidores y la casa matriz se llevan a cabo sobre la base de listas de precios netos de fábrica a distribuidor específicas de cada país y que son esas listas de precios las que se negocian siempre que las condiciones del mercado justifiquen un aumento o una disminución de los precios. En apoyo de sus argumentos sobre la naturaleza de la FGPL, los solicitantes presentaron declaraciones juradas de empleados de la sede de Scania y de Scania DE. En apoyo de su afirmación de que las negociaciones entre los distribuidores de Scania y la sede central se llevan a cabo en pie de igualdad y que son equivalentes a las negociaciones entre partes que actúan como contrapartes comerciales independientes y centros de ganancias en competencia, los solicitantes se basan en un informe interno de Scania escrito en 2010, el 'Masterfile de Precios de Transferencia 2010'.

<sup>425</sup>La argumentación de las demandantes expuesta en el anterior apartado 424 revela una discrepancia entre la descripción del sistema de tarificación de Scania facilitada en el contexto de las respuestas a las solicitudes de información enviadas por la Comisión durante el procedimiento administrativo y la descripción de dicho sistema facilitada en la respuesta al pliego de cargos y ante la Corte.

<sup>426</sup>La descripción del sistema de precios de Scania en la Decisión impugnada (véanse los apartados 23 a 31 anteriores) se basó en la información facilitada por Scania en las respuestas, en particular de 16 de abril y 5 de julio de 2012,

a las solicitudes de información enviadas por la Comisión. El diagrama de flujo del considerando 50 de la Decisión impugnada (véase el apartado 31 anterior) que revela la influencia de la FGPL en los precios aplicados en las distintas etapas de la cadena de distribución también fue presentado por Scania en las respuestas antes mencionadas. De manera similar, en la respuesta del 5 de julio de 2012, Scania describió, entre otras cosas, el papel del Grupo de decisión de precios y el Vicepresidente ejecutivo de ventas [ *confidencial* ].

<sup>427</sup>Sin embargo, los argumentos del apartado 424 supra reflejan la posición de Scania expuesta *in tempore sospechoso* , es decir, en su respuesta al pliego de cargos y ante el Tribunal de Justicia.

<sup>428</sup>En estas circunstancias, el Tribunal de Justicia considera, al igual que la Comisión, que debe atribuirse mayor valor probatorio a las respuestas de las demandantes a las solicitudes de información enviadas por la Comisión en virtud del artículo 18, apartado 2, del Reglamento nº 1/2003 que a las explicaciones facilitadas posteriormente por las demandantes en respuesta al pliego de cargos. De conformidad con el artículo 23, apartado 1, del Reglamento nº 1/2003, las empresas que proporcionen información incorrecta o engañosa en respuesta a una solicitud de información realizada de conformidad con el artículo 18, apartado 2, de dicho Reglamento podrán ser sancionadas con una multa de hasta el 1 % de su volumen de negocios anual total .

<sup>429</sup>Además, debe señalarse que los solicitantes no han presentado ningún documento que sustente sus argumentos en relación con la naturaleza de la FGPL. Como afirma la Comisión en el considerando 299, letra a), de la Decisión impugnada, es lógico esperar que Scania pueda aportar documentación para respaldar su análisis de la FGPL. Scania no lo hizo y se limitó a presentar declaraciones juradas de algunos de sus empleados, que tienen un valor probatorio limitado y no convencen al Tribunal (véase el apartado 420 supra).

<sup>430</sup>Por lo que respecta a la base de las demandantes en el informe económico de 9 de diciembre de 2017 que muestra que no había correlación entre el FGPL y los precios brutos de distribuidor a distribuidor en Alemania (véase el apartado 424 anterior), dicho informe establece que los cambios específicos en el FGPL son no se corresponde con cambios idénticos en el precio bruto de distribuidor a distribuidor en Alemania. Cabe señalar que el análisis de la Comisión en la Decisión impugnada no se basa en tal correlación, ya que la Comisión no sostuvo en modo alguno que un aumento de los precios en el FGPL condujera a un aumento idéntico del precio bruto de distribuidor a distribuidor en Alemania. En la decisión impugnada, la Comisión constató que un aumento de precios en la FGPL influía en el precio neto para el distribuidor (es decir, el precio que el distribuidor paga a la central) y el precio bruto del distribuidor (es decir, el precio que el distribuidor paga al

distribuidor), aunque el precio para el consumidor final no se modificó necesariamente en la misma proporción o no se modificó en absoluto (considerando 52 de la Decisión impugnada). Por lo tanto, resulta que la decisión impugnada no se basa en la correlación mencionada en el informe económico de 9 de diciembre de 2017.

<sup>431</sup>De los apartados 423 a 430 anteriores se desprende que el argumento de la Comisión de que la FGPL es una lista de precios brutos europeos que influye en la fijación de precios de los camiones a nivel de distribuidor nacional (y, por lo tanto, a nivel de Scania DE) se establece con el estándar legal requerido.

<sup>432</sup>De manera más general, las pruebas obrantes en autos muestran que los distribuidores nacionales de Scania (y, por lo tanto, Scania DE) no son independientes de la sede central al determinar su política de precios con respecto a los concesionarios.

<sup>433</sup>En ese sentido, en primer lugar, debe tenerse en cuenta que la FGPL se constituye a nivel de sede. Del diagrama de flujo del párrafo 31 anterior se desprende que el FGPL es un componente importante del precio, ya que todos los precios aplicados en las etapas inferiores de la cadena de distribución de Scania resultan de ese FGPL y de los descuentos y márgenes de beneficio de los que se benefician los distintos operadores.

<sup>434</sup>En segundo lugar, debe tenerse en cuenta el hecho de que la gran mayoría de los distribuidores de Scania eran filiales que estaban totalmente controladas por la sede central (véase el apartado 20 anterior), lo que, además, era el caso de Scania DE. A la luz de este hecho, el Tribunal de Justicia no está convencido por el argumento de las demandantes de que las negociaciones de precios entre dichos distribuidores y la sede central constituyeron negociaciones entre partes que actúan como contrapartes comerciales independientes y centros de beneficios competitivos.

<sup>435</sup>A este respecto, debe señalarse que las pruebas expuestas en los considerandos 249 y 250 de la Decisión impugnada, consistentes en documentos internos del Price Decision Group (véase el apartado 24 anterior), demuestran que dicho organismo (parte de la sede de Scania) era en una posición de fuerza en cuanto a la determinación del nivel de descuentos aplicados a los distribuidores nacionales. Las demandantes, basándose en una declaración jurada de un miembro del Price Decision Group, se limitan a alegar que los documentos internos antes mencionados se referían a un acontecimiento excepcional, a saber, el lanzamiento de un nuevo motor, que era muy estratégico para Scania, y no reflejaba una situación normal situación.

<sup>436</sup>Además, en lo que respecta a la confianza de Scania en su "Archivo maestro de precios de transferencia" de 2010 (véase el párrafo 424 anterior), cabe señalar que el objetivo de ese documento es demostrar que Scania respetó el

principio de plena competencia al establecer los precios de transferencia intragrupo (por ejemplo , al fijar los precios netos del distribuidor), en caso de inspección fiscal. Como señaló la Comisión (véase el considerando 296 de la Decisión impugnada), el Tribunal considera que el hecho de que la sede central de Scania aplique precios de transferencia de conformidad con el principio de plena competencia no demuestra la independencia de los distribuidores de Scania en las negociaciones de precios, sino que demuestra que esos los precios de transferencia se fijan a niveles que permiten que las autoridades fiscales competentes no los impugnen.

<sup>437</sup>En tercer lugar, el hecho de que Scania DE no sea independiente en la determinación de su política de precios queda ilustrado por las pruebas documentales del considerando 148 de la Decisión impugnada (véase el apartado 413 anterior). También lo ilustran las pruebas documentales expuestas en los considerandos 134 y 135 de la Decisión impugnada, que revelan la coherencia de la información sobre los aumentos de precios brutos proporcionada a los competidores por los empleados de Scania DE y los empleados de Scania a nivel de alta dirección, respectivamente. Así, de las pruebas documentales del considerando 134 de la Decisión impugnada se desprende que, en la reunión de los días 3 y 4 de mayo de 2004, a nivel alemán, el empleado de Scania DE informó a los competidores que los precios de la nueva serie [ *confidencial* ] de los camiones serían en promedio un 6% más altos que los precios de los actuales [ *confidencial* ] serie. De las pruebas documentales del considerando 135 de la Decisión impugnada se desprende que el representante de Scania que participó en la reunión de los días 27 y 28 de mayo de 2004, al más alto nivel directivo, informó a los competidores de que los precios de la serie [ *confidencial* ] de camiones oscilarían entre 5% y 6% superior a los precios de la serie [ *confidencial* ]. Esa coherencia de la información proporcionada durante los intercambios en los dos niveles de los contactos colusorios antes mencionados también puede demostrar que el alcance de la información proporcionada por los empleados de Scania DE durante los intercambios a nivel alemán iba más allá del mercado alemán.

<sup>438</sup>A la luz del papel desempeñado por la sede de Scania en la determinación de la política de precios de Scania DE, como se demuestra en los párrafos 433 a 437 anteriores, la Comisión tenía derecho a considerar que la información sobre precios anticompetitivos proporcionada por los empleados de Scania DE a los competidores durante los intercambios a nivel alemán reflejaba una estrategia de precios establecida a nivel de la sede central de Scania y, por lo tanto, el alcance de esa información iba más allá del mercado alemán.

<sup>439</sup>Esta conclusión del Tribunal de Justicia no queda cuestionada por el contenido de los informes económicos de 20 de septiembre de 2016 y 9 de diciembre de 2017, invocados por las demandantes.

<sup>440</sup>Según las demandantes, los dos informes económicos antes mencionados muestran que los precios brutos de distribuidor a distribuidor de Scania DE no son representativos de los precios en otros países europeos y, por esa razón, no pueden reducir la incertidumbre en cuanto a la estrategia de precios de Scania en el EEE. Cabe señalar que, por lo que respecta a Scania, la decisión impugnada no se basa en el argumento de que existe un paralelismo entre los precios brutos de distribuidor a distribuidor en los distintos países europeos, ya que, como se desprende del diagrama de flujo del apartado 31 anterior, el precio bruto del distribuidor nacional se determina sobre la base de los descuentos aplicados al FGPL y su margen de utilidad. La decisión impugnada se basa en la consideración de que cualquier aumento aplicado al FGPL, y así decidido por la casa matriz, influye,

<sup>441</sup>En cualquier caso, contrariamente a los argumentos de las demandantes, el Tribunal considera que el expediente demuestra con el criterio legal requerido el hecho de que, independientemente del alcance geográfico real de la información proporcionada por Scania DE, esta última dio a sus competidores la impresión de que la información que les proporcionaba tenía un alcance y era de interés más allá del mercado alemán, contribuyendo así a los objetivos comunes perseguidos mediante un intercambio, a nivel alemán, de información anticompetitiva.

<sup>442</sup>A este respecto, el Tribunal de Justicia se remite al intercambio establecido en el considerando 148 de la Decisión impugnada (véase el apartado 413 supra). En vista de la insinuación hecha por el empleado de Scania DE de que la información sobre las fechas de introducción de los modelos de camiones y sobre los precios, que iba a comunicar al empleado [ *confidencial* ], provenía de la sede de Scania, es razonable inferir que ese empleado [ *confidencial* ] percibió que esa información era de interés más allá del mercado alemán. Procede también hacer referencia al correo electrónico de 28 de octubre de 2009, mencionado en el considerando 185 de la Decisión impugnada, que demuestra que [ *confidencial*La sede de ] había recibido información de Scania durante los intercambios a nivel alemán, según la cual estaba previsto que el 1 de enero de 2010 entrara en vigor un aumento de precios del 3 %, aumento relacionado con un «rejuvenecimiento» de los camiones. Por lo tanto, dado que el aumento de precios revelado por Scania a su competidor estaba relacionado con el costo de producción de los camiones y dado que Scania DE no fabrica camiones, se puede inferir que [ *confidencial* ] había percibido que la información mencionada anteriormente sobre el aumento de precios tenía un alcance que iba más allá del mercado alemán.

<sup>443</sup>Sobre la base de todas las consideraciones anteriores, debe desestimarse el sexto motivo.

***f) El séptimo motivo, basado en la aplicación indebida del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en el sentido de que la Comisión consideró***

***que la conducta identificada constituía una infracción única y continuada y que las demandantes eran responsables a ese respecto***

<sup>444</sup>Cabe señalar que la Comisión consideró que los acuerdos y/o prácticas concertadas entre Scania y las partes transigentes constituyeron una infracción única y continua desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011. La infracción consistió en colusión de precios y aumentos brutos de precios en el EEE para camiones medianos y pesados y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados requeridas por las normas Euro 3 a 6 (considerando 315 de la decisión impugnada).

<sup>445</sup>Más concretamente, la Comisión consideró que, mediante los contactos anticompetitivos, las partes perseguían un plan común con un único objetivo anticompetitivo y que Scania conocía, o debería haber conocido, el alcance general y las características esenciales de la red de contactos colusorios contactos y tenía la intención de contribuir al cártel a través de sus acciones, por lo que Scania podría ser considerada responsable de la infracción en su conjunto (considerandos 316 y 350 de la Decisión impugnada).

<sup>446</sup>Las demandantes niegan, en esencia, que haya habido una infracción única y continuada en el presente caso y niegan que se les imputara dicha infracción en su conjunto.

*(1) La existencia de una infracción única y continua en el presente caso*

*(i) Observaciones preliminares*

<sup>447</sup>Procede señalar que, para establecer la existencia de una infracción única y continuada, la Comisión debe demostrar que las distintas conductas de que se trata forman parte de un «plan global» con un único objetivo (véase el apartado 196 supra).

<sup>448</sup>La jurisprudencia ha identificado varios criterios como pertinentes para evaluar si existe una infracción única, a saber, la naturaleza idéntica de los objetivos de las prácticas en cuestión, la naturaleza idéntica de los productos o servicios en cuestión, la naturaleza idéntica de los compromisos que participó en la infracción y la idéntica naturaleza de las normas detalladas para su aplicación (véase la sentencia de 17 de mayo de 2013, Trelleborg Industrie y Trelleborg/Comisión, [T-147/09](#) y [T-148/09](#), [EU:T:2013:259](#), apartado 60 y jurisprudencia citada; véase también, en este sentido, la sentencia de 19 de diciembre de 2013, Siemens y otros/Comisión, [C-239/11 P](#), [C-489/11 P](#) y [C-498/11 P](#), no publicado, [EU:C:2013:866](#), apartado 243). Además, la identidad de las personas físicas implicadas por cuenta de las empresas y la identidad del alcance geográfico de las prácticas controvertidas son elementos que pueden tomarse en consideración a efectos de dicho examen (sentencia de 17 de mayo de 2013, Trelleborg Industrie y Trelleborg/Comisión, [T-147/09](#) y [T-148/09](#), [EU:T:2013:259](#), apartado 60).

<sup>449</sup>También debe quedar claro que el concepto de objetivo único no puede determinarse mediante una referencia general a la distorsión de la competencia en el mercado afectado por la infracción, ya que un impacto en la competencia, ya sea el objeto o el efecto de la conducta en cuestión, constituye un elemento consustancial de cualquier conducta contemplada en el artículo 101, apartado 1, del TFUE. Es probable que tal definición del concepto de objetivo único prive al concepto de infracción única y continuada de una parte de su significado, ya que tendría como consecuencia que diferentes tipos de conducta que se relacionan con un sector económico particular y están prohibidos por la citada disposición tendrían que caracterizarse sistemáticamente como elementos constitutivos de una única infracción (sentencia de 12 de diciembre de 2007, BASF y UCB/Comisión, T-101/05 y T-111/05 , EU:T:2007:380 , apartado 180 ).

<sup>450</sup>Además, como ya se ha señalado (véase el apartado 195 anterior), la condición relativa a un único objetivo exige que se compruebe si existen elementos que caractericen los distintos comportamientos que forman parte de la infracción que puedan indicar que los comportamientos de hecho implementados por otras empresas participantes no tienen un objeto idéntico o un efecto anticompetitivo idéntico y, en consecuencia, no forman parte de un 'plan global' como resultado de que su objeto idéntico distorsiona el patrón normal de competencia dentro del mercado interior.

*(ii) Decisión impugnada*

<sup>451</sup>Cabe señalar que, en la Decisión impugnada, la Comisión consideró que los contactos colusorios en tres niveles, descritos en el considerando 317 de dicha Decisión, formaban parte de un plan global con un único objetivo contrario a la competencia, por las siguientes razones.

<sup>452</sup>En primer lugar, todos los contactos se referían a los mismos productos, a saber, camiones medianos y pesados (considerando 319 de la Decisión impugnada).

<sup>453</sup>En segundo lugar, la naturaleza de la información compartida (información sobre precios, aumentos brutos de precios, fechas de lanzamiento anticipadas de camiones que cumplen con los nuevos estándares ambientales y las intenciones de los competidores sobre si trasladar los costos asociados a los clientes) se mantuvo igual durante toda la duración de la infracción (considerando 320 de la Decisión impugnada). La Comisión afirmó que la naturaleza de los debates y acuerdos relativos al momento de la introducción de nuevos modelos de camiones que cumplían determinadas normas medioambientales estaba relacionada y era complementaria a la colusión sobre los precios y los aumentos brutos de precios (considerando 321 de la Decisión impugnada).

<sup>454</sup>En el mismo contexto, la Comisión señaló que, si bien, a partir de septiembre de 2004, las partes ya no buscaron activamente, como lo habían hecho



anteriormente, celebrar un acuerdo específico sobre incrementos de precios brutos futuros comunes o sobre fechas de lanzamiento específicas para camiones que cumplieron con los nuevos estándares ambientales o la cantidad de costos que las partes repercutirían a los clientes por esos camiones, continuaron llegando a un acuerdo intercambiando el mismo tipo de información y persiguiendo el mismo objetivo de restringir la competencia al reducir el nivel de incertidumbre estratégica entre ellos (considerando 322 de la Decisión impugnada).

<sup>455</sup>En tercer lugar, la Comisión afirmó que los contactos anticompetitivos se produjeron con frecuencia e involucraron al mismo grupo de fabricantes de camiones, a saber, Scania y las partes transigentes. Las personas implicadas en los contactos pertenecían a los mismos fabricantes y organizaron los intercambios en pequeños grupos de trabajadores dentro de los fabricantes (considerando 323 de la Decisión impugnada).

<sup>456</sup>En cuarto lugar, la Comisión constató que, si bien el nivel y las responsabilidades internas de los empleados implicados en la conducta evolucionaron durante el cartel, la naturaleza, el objetivo y el alcance de los contactos y reuniones siguieron siendo los mismos a lo largo de la duración del cartel (considerando 325 de la resolución impugnada). A este respecto, la Comisión explicó que los contactos colusorios que tuvieron lugar en los tres niveles tenían todos el objetivo contrario a la competencia de restringir la competencia en el mercado de camiones medianos y pesados en el EEE en lo que respecta a los precios futuros y los aumentos de precios brutos y el calendario y la aprobación sobre los costes en relación con la introducción de camiones que cumplan las normas medioambientales (considerando 326 de la Decisión impugnada).

<sup>457</sup>En el considerando 327 de la Decisión impugnada, la Comisión se basó en tres factores para sustentar su conclusión de que el cambio en los intercambios del nivel de alta dirección al nivel alemán no afectó a la naturaleza continua de la infracción.

<sup>458</sup>En primer lugar, la Comisión constató que había un solapamiento temporal considerable entre las reuniones celebradas en los distintos niveles porque las reuniones de la alta dirección se celebraron entre 1997 y 2004, las reuniones en los niveles inferiores de la sede se celebraron entre 2000 y 2008 y los debates a nivel alemán tuvo lugar a partir de 2004. El resultado fue, según la Comisión, que, a pesar de que las reuniones de la alta dirección no continuaron después del 16 de septiembre de 2004, los contactos en los otros dos niveles continuaron sin interrupción (considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada). En ese contexto, la Comisión también constató que (i) durante el período comprendido entre 2003 y 2007, hubo contactos entre empleados en el nivel inferior de la sede central y empleados en el nivel alemán,

<sup>459</sup>En segundo lugar, la Comisión constató que las filiales alemanas de las partes no producían camiones ni eran responsables del desarrollo de tecnologías, ya que dichas responsabilidades eran competencia exclusiva de la sede central. Por consiguiente, según la Comisión, cuando los empleados a nivel alemán intercambiaron información sobre el calendario y los costes adicionales relacionados con la introducción de tecnologías conformes con Euro 5 y 6, intercambiaron información que procedía de la sede y afectaba a todo el EEE (considerando 327, letra b), de la resolución impugnada).

<sup>460</sup>En tercer lugar, la Comisión constató que, en lo que respecta a varias partes del cártel, había pruebas de que las filiales alemanas informaron sistemáticamente de sus intenciones de fijación de precios a la sede central y, lo que es más importante, a las personas de la administración central que participaron en el proceso de intercambiar información sobre precios. En ese contexto, la Comisión también afirmó que la sede de Scania tenía la facultad de determinar los precios brutos de fábrica y los descuentos para los distribuidores (que eran subsidiarias de propiedad total de la empresa matriz) y que Scania tenía un esquema estructurado de reuniones para garantizar la pronta implementación de la sede ' decisiones estratégicas, lo que indicaba que la sede de Scania no podía razonablemente haber ignorado esa información.

<sup>461</sup>La Comisión concluyó, en el considerando 328 de la Decisión impugnada, que el cambio en el cartel fue gestionado y coordinado colectivamente entre las diferentes partes, con el fin de garantizar la continuidad de los intercambios.

<sup>462</sup>En quinto lugar, según la Comisión, aunque la forma en que se intercambió la información evolucionó naturalmente a lo largo de los 14 años de duración de la infracción, se hizo de manera gradual y la naturaleza fundamental de los intercambios siguió siendo la misma: la los contactos evolucionaron de intercambios multilaterales, a través de reuniones o presentaciones en persona, a intercambios multilaterales por correo electrónico a través de la compilación de información sobre precios futuros organizada por correo electrónico y presentada en una hoja de cálculo (considerando 329 de la Decisión impugnada).

<sup>463</sup>Sobre la base de estos cinco elementos, la Comisión llegó a la conclusión de que los contactos colusorios estaban interrelacionados y tenían un carácter complementario (considerando 330 de la Decisión impugnada).

### *(iii) Evaluación*

<sup>464</sup>En primer lugar, ha quedado acreditado que los contactos colusorios en cuestión se referían, durante toda su duración, a los mismos productos, a saber, camiones medianos y pesados, y que esos contactos fueron realizados por el mismo grupo de fabricantes de camiones, a saber, Scania y el fiestas. Además, consta en el expediente que los contactos involucraron a un

pequeño grupo de empleados de cada nivel, cuya composición se mantuvo relativamente estable, y que se realizaron de manera regular y frecuente.

<sup>465</sup>En segundo lugar, conviene señalar que existían vínculos entre los tres niveles de los contactos colusorios, a saber, que los participantes dentro de esos niveles eran empleados de las mismas empresas, es decir, Scania y las partes transigentes, que el contenido de los intercambios dentro de cada nivel eran los mismos, que había una superposición temporal entre las reuniones celebradas en los distintos niveles, que los niveles se referían entre sí e intercambiaban información recopilada y que había contactos comunes entre los niveles (véase el párrafo 218 anterior). También debe señalarse que las demandantes no han logrado, en el contexto del tercer motivo, cuestionar las conclusiones de la Comisión sobre la existencia de vínculos entre los tres niveles de contactos colusorios (véase el apartado 229 anterior).

<sup>466</sup>En tercer lugar, la Corte considera, al igual que la Comisión (véanse los párrafos 453 y 454 supra), que el contenido de los intercambios entre las partes y el objetivo de dichos intercambios, que era reducir la incertidumbre entre las partes con respecto, en esencia, a sus futuras estrategias de precios, se mantuvieron igual. En ese contexto, cabe señalar que el Tribunal de Justicia consideró que la Comisión tenía derecho a afirmar, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, que la naturaleza de los debates y acuerdos relativos al momento de la introducción de nuevos modelos de camiones que cumplen las determinadas normas ambientales estaba relacionada y era complementaria de las prácticas colusorias en materia de precios y aumentos brutos de precios (véase el párrafo 297 anterior).

<sup>467</sup>En cuarto lugar, debe señalarse que la Comisión tenía derecho a considerar que el alcance geográfico de los intercambios anticompetitivos a nivel alemán se extendía a todo el EEE, al igual que los intercambios anticompetitivos a nivel de alta dirección.

<sup>468</sup>Sobre la base de los elementos antes mencionados, debe aceptarse la apreciación de la Comisión de que los intercambios entre las partes, descritos en el considerando 317 de la Decisión impugnada, formaban parte de un plan global con un único objetivo contrario a la competencia.

<sup>469</sup>La argumentación de los demandantes no cuestiona la conclusión del Tribunal. Esa línea de argumentación se puede dividir en tres grupos. En primer lugar, las demandantes alegan que la Comisión se equivocó al apreciar conjuntamente los tres niveles de contactos entre las partes. En segundo lugar, niegan la apreciación de la Comisión de que la información intercambiada en los tres niveles de contactos era de la misma naturaleza, como se desprende del considerando 320 de la Decisión impugnada. En tercer lugar, las demandantes refutan la apreciación de la Comisión, en el considerando 327 de la Decisión impugnada, según la cual el «cambio» en

los intercambios del nivel de alta dirección al nivel alemán no afectó al carácter continuado de la infracción.

– *La valoración global de los tres niveles de contactos*

<sup>470</sup>Para negar la existencia de un plan global en el caso de autos, las demandantes alegan, en esencia, que, contrariamente al enfoque seguido por la Comisión en la Decisión impugnada, los tres niveles de contactos debían evaluarse por separado y no conjuntamente .

<sup>471</sup>Para fundamentar este argumento, en primer lugar, las demandantes alegan que la Comisión no ha demostrado ningún vínculo fáctico pertinente entre los tres niveles de contactos colusorios. Por las razones expuestas en el anterior apartado 465, debe desestimarse dicha imputación.

<sup>472</sup>En segundo lugar, las demandantes sostienen que el alcance de la infracción debe determinarse sobre la base de elementos de hecho directamente relacionados con los trabajadores que participaron en la supuesta conducta colusoria. La Comisión no ha demostrado que los empleados de las empresas que participaron en los contactos colusorios en los distintos niveles tuvieran un conocimiento y una comprensión comunes del alcance de la conducta colusoria. En este contexto, las demandantes afirman que diferentes empleados representaban a las empresas en los distintos niveles de contactos.

<sup>473</sup>A este respecto, debe señalarse que los contactos colusorios en cuestión fueron realizados, durante toda su duración, por el mismo grupo de fabricantes de camiones, a saber, Scania y las partes transigentes. Además, esos contactos involucraron a un pequeño grupo de empleados dentro de cada nivel, cuya composición se mantuvo relativamente estable, y esos contactos se realizaron de manera regular y frecuente. También es apropiado señalar los vínculos entre los tres niveles de los contactos colusorios. Habida cuenta de estos factores, el hecho de que no fueran los mismos trabajadores los que participaron en los contactos colusorios no cuestiona la conclusión de que existió un plan común en el presente caso.

<sup>474</sup>En cuanto a la alegación de las demandantes, expuesta en el anterior apartado 472, de que la Comisión no ha demostrado que los trabajadores de las empresas que participan en los contactos colusorios en los diferentes niveles tuvieran un conocimiento y una comprensión comunes del alcance de la conducta colusoria, dicha alegación se refiere a la cuestión de si el conocimiento del plan general debe evaluarse a nivel de empresa oa nivel de los empleados de la empresa. Las demandantes se quejan de que la Comisión evaluó dicha concienciación a nivel de empresa y que no examinó la concienciación a nivel de los trabajadores.

<sup>475</sup> Esa queja es infundada.

<sup>476</sup>Cabe señalar que el Derecho de la competencia de la Unión se refiere a las actividades de las «empresas» y que ese concepto debe entenderse en el sentido de que designa una unidad económica incluso si, conforme al

Derecho, dicha unidad económica está formada por varias personas, físicas o jurídicas (véase la sentencia de 10 septiembre de 2009, Akzo Nobel y otros/Comisión, C-97/08 P, EU:C:2009:536, apartados 54 y 55 y jurisprudencia citada).

<sup>477</sup> Asimismo, debe señalarse que, por lo que se refiere a si las empresas pueden ser consideradas responsables de las infracciones cometidas por sus trabajadores, de la jurisprudencia se desprende que la facultad de la Comisión de imponer una sanción a una empresa supone únicamente la actuación ilegal de una persona que es generalmente autorizada para actuar en nombre de la empresa (véase la sentencia de 12 de diciembre de 2014, H & R ChemPharm/Comisión, T-551/08, EU:T:2014:1081, apartado 73 y jurisprudencia citada).

<sup>478</sup> De la jurisprudencia citada en los apartados 476 y 477 anteriores se desprende que la cuestión del conocimiento de la existencia de un plan global debe evaluarse necesariamente a nivel de las empresas implicadas y no a nivel de sus trabajadores. Como afirma acertadamente la Comisión, si se le exigiera probar que cada uno de los trabajadores de la misma empresa que participó en el cártel tenía conocimiento exacto de la conducta de los demás trabajadores en el cártel, sería imposible para la Comisión demostrar la existencia de una infracción única y continua, sobre todo porque los cárteles suelen tener un carácter clandestino y las pruebas suelen ser fragmentarias y escasas en los casos de cárteles (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de julio de 2011, Trade-Stomil/Comisión, T-53/07, UE:T:2011:360, apartado 64 y jurisprudencia citada). En el presente caso, debido a la existencia de vínculos entre los tres niveles de los contactos colusorios y, en particular, al hecho de que las personas físicas que participaron en los tres niveles de los contactos colusorios eran empleados de las mismas empresas, puede ser inferido que dichas empresas tenían conocimiento y entendimiento común del plan general y, por lo tanto, de la conducta ilícita.

<sup>479</sup> De lo anterior se desprende que debe desestimarse la alegación de las demandantes según la cual la Comisión debería haber evaluado por separado los tres niveles de contactos colusorios.

– *La naturaleza de la información intercambiada dentro de los tres niveles de contactos.*

<sup>480</sup> Las demandantes refutan la constatación, expuesta en particular en los considerandos 320 y 322 de la Decisión impugnada, de que la información intercambiada en los distintos niveles de los contactos era de la misma naturaleza y perseguía el mismo objetivo contrario a la competencia.

<sup>481</sup> A este respecto, en primer lugar, las demandantes invocan el considerando 322 de la Decisión impugnada, que revela un cambio fundamental en la naturaleza de los contactos, en la medida en que afirma que, a partir de septiembre de 2004, las partes ya no buscaron activamente, como ya lo

habían hecho anteriormente, para llegar a un acuerdo específico sobre futuros incrementos de precios brutos.

<sup>482</sup>Esta alegación de las demandantes no puede prosperar. Es cierto que el considerando 322 de la Decisión impugnada establece que, después de septiembre de 2004, las partes ya no pretendieron celebrar acuerdos específicos, sino que, en esencia, se limitaron a intercambiar información con el fin de restringir la competencia. Sin embargo, como señala acertadamente la Comisión, si bien ese cambio puede influir en la calificación de la conducta en cuestión como acuerdo o como práctica concertada, no afecta a la «naturaleza» de la información intercambiada, que, según el considerando 322 de la decisión impugnada, se mantuvo igual y tenía como objetivo reducir el nivel de incertidumbre estratégica entre las partes en relación con los precios futuros y los aumentos brutos de precios,

<sup>483</sup>En segundo lugar, las demandantes invocan los considerandos 116 y 117 de la Decisión impugnada, que se refieren a una reunión en un nivel inferior de la sede los días 3 y 4 de julio de 2001, en la que los empleados de la sede de las partes expresaron su preocupación por los intercambios que había tenido lugar a nivel alemán, lo que, en su opinión, fue demasiado lejos, y acordaron que, en el futuro, intercambiarían solo información técnica y no información de precios. Según las demandantes, estos considerandos muestran que los intercambios de información a nivel de sede social inferior ya nivel alemán no tenían la misma naturaleza ni perseguían el mismo objetivo.

<sup>484</sup>A este respecto, debe señalarse que el Tribunal de Justicia ya ha declarado, en el marco del examen de los motivos tercero y quinto, que los intercambios a nivel de sede social inferior y a nivel alemán contribuyeron a la aplicación del plan común y que esos dos niveles de contactos colusorios estaban vinculados de hecho, basándose en particular en el hecho de que los participantes en esos niveles eran empleados de las mismas empresas, hubo un solapamiento temporal entre las reuniones celebradas en ambos niveles, hubo contactos entre los empleados en Se informó a los empleados del nivel inferior de la sede y de los empleados del nivel alemán y del nivel inferior de la sede central del contenido de los intercambios a nivel alemán (véanse los apartados 224 y 228 anteriores). Además, consta en el expediente que, a pesar del acuerdo entre los participantes en el nivel inferior de la sede en 2001 de no intercambiar información sobre precios en el futuro (ver párrafo 478 anterior), dichos intercambios se realizaron (ver párrafo 229 anterior). En estas circunstancias, debe desestimarse la alegación de las demandantes expuesta en el anterior apartado 483. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que, según los elementos que figuran en la resolución impugnada y no cuestionados por las demandantes, las reuniones al más alto nivel directivo de las partes que tuvieron lugar hasta septiembre de 2004, por lo tanto, junto con las reuniones a nivel de la sede central, tenía claramente

un objeto anticompetitivo idéntico al de los intercambios a nivel alemán que continuaron después de 2004 hasta el final de la infracción en 2011.

<sup>485</sup>Sobre la base de las consideraciones anteriores, debe concluirse que la Comisión no incurrió en error al considerar que había un plan general en el presente caso.

– *El carácter continuado de la infracción*

<sup>486</sup>En primer lugar, cabe señalar que la interrupción, en septiembre de 2004, de los contactos colusorios a nivel de la alta dirección de las partes no provocó la interrupción de los contactos colusorios en los otros dos niveles.

<sup>487</sup>Así, según las pruebas documentales expuestas en el considerando 139 de la Decisión impugnada, el 11 de noviembre de 2004, C, desde la sede de [ *confidencial* ], escribió a los empleados de los demás fabricantes en la sede central inferior y en Alemania para presentarles dos nuevas personas de contacto en la sede de [ *confidencial* ], que eran responsables de la fijación central de precios de productos en la sede de [ *confidencial* ] en [ *confidencial* ]. C pidió a los competidores que le hicieran saber quiénes eran las personas de contacto dentro de sus organizaciones. El correo electrónico de C estaba dirigido, entre otros, a A y B, que se encontraban en el nivel inferior de la sede central de Scania y en el nivel alemán, respectivamente. Del mismo modo, como se indica en el considerando 140 de la Decisión impugnada, los competidores intercambiaron, a partir del 2 de diciembre de 2004, a nivel alemán, información sobre aumentos de precios previstos para 2005. En ese intercambio, yo, un empleado de Scania DE, proporcioné la siguiente información a K, que fue el organizador de ese intercambio de información y empleado de la filial alemana de [ *confidencial* ]: 'A partir de marzo de 2005 aumentaremos [los precios de] todos nuestros [ *confidencial* ] serie en un 1,5%. Por lo tanto, es evidente que los intercambios entre las partes del cártel a nivel alemán tenían el mismo contenido que sus intercambios a nivel de alta dirección y que estos intercambios se produjeron en tándem.

<sup>488</sup>En segundo lugar, debe señalarse que las apreciaciones de la Comisión en el considerando 327 de la Decisión impugnada (véanse los apartados 457 a 461 anteriores) no adolece de ningún error. Por lo tanto, consta que hubo un solapamiento temporal entre las reuniones celebradas en los distintos niveles. Además, en el contexto del tercer motivo, el Tribunal de Primera Instancia ha llegado a la conclusión de que la Comisión demostró que hubo contactos entre los empleados del nivel inferior de la sede central y el nivel alemán y que los empleados del nivel inferior de la sede central conocían el contenido de los intercambios a nivel alemán. Además, en el marco del sexto motivo,

<sup>489</sup>Sobre la base de estos factores, el Tribunal concluye que la Comisión tenía derecho a considerar que, a pesar de que los contactos colusorios a nivel de

la alta dirección se interrumpieron en septiembre de 2004, el mismo cártel (con el mismo contenido y alcance) fue continuado después de esa fecha, con la única diferencia de que los empleados involucrados pertenecían a diferentes niveles organizativos dentro de las empresas en cuestión, y no al nivel de la alta dirección.

<sup>490</sup> Los argumentos de la demandante no cuestionan esta conclusión.

<sup>491</sup> En primer lugar, las demandantes se quejan de que la Comisión no ha explicado cómo se produjo el «cambio» en los contactos colusorios del nivel de la alta dirección al nivel alemán. Sostienen que, para que se considere que un «cambio» constituye la continuación de prácticas anteriores, habría sido necesario establecer un mecanismo de control para garantizar la continuidad. También invocan la sentencia de 10 de noviembre de 2017, Icap y otros/Comisión ( [T-180/15](#) , [EU:T:2017:795](#) ), apartado 223 , en la que el Tribunal de Justicia declaró que, cuando la consecución de un acuerdo o de prácticas concertadas requerían medidas positivas especiales, la Comisión no podía suponer que el cártel se había proseguido en ausencia de pruebas de que se habían adoptado tales medidas.

<sup>492</sup> No puede acogerse esta argumentación de las demandantes. De la Decisión impugnada se desprende que la Comisión utilizó los términos "cambio" o "migración" de los intercambios desde el nivel de dirección superior al nivel alemán para indicar que se había producido un cambio en el nivel de los empleados que participaban en los contactos colusorios, y no indicar que se haya producido ninguna interrupción del cartel. Además, en el considerando 327 de la Decisión impugnada, la Comisión expuso las circunstancias de hecho que demuestran que el cártel continuó después de septiembre de 2004 (véanse los apartados 458 a 460 anteriores) y, a la luz de estas circunstancias, se desprende que no se medida» en el sentido de la sentencia de 10 de noviembre de 2017, Icap y otros/Comisión ( [T-180/15](#) , [EU:T:2017:795](#) , apartado 223 ), era necesario.

<sup>493</sup> En segundo lugar, las demandantes se quejan de que la Comisión no ha demostrado en la Decisión impugnada que los empleados de Scania DE que participaron en las reuniones a nivel alemán sabían que estaban implicados en la continuación de las prácticas que habían tenido lugar en los otros dos niveles, o que los empleados de Scania que participaron en las reuniones en el nivel inferior de la sede estaban al tanto de las reuniones en el nivel de alta dirección.

<sup>494</sup> Esta argumentación de las demandantes se basa en la afirmación de que el conocimiento del plan global debe evaluarse a nivel de los trabajadores de la empresa y no a nivel de la propia empresa. Como ya se ha señalado, esta afirmación es incorrecta (véanse los apartados 474 a 478 supra).

<sup>495</sup> En cuanto a la cuestión de la conciencia, a nivel de Scania como empresa, de la naturaleza continua de la infracción a pesar del 'cambio' en los



intercambios del nivel de alta dirección al nivel alemán, deben tenerse en cuenta los siguientes factores.

<sup>496</sup>En primer lugar, conviene señalar el importante papel desempeñado por la sede central de Scania en la fijación de precios al nivel de los distribuidores nacionales de la empresa y, por tanto, al nivel de Scania DE, que es una filial de propiedad total. El mecanismo de fijación de precios de Scania ha sido examinado en el contexto del sexto motivo.

<sup>497</sup>En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que las pruebas obrantes en autos muestran que los empleados de la sede central de Scania (nivel inferior de la sede central) conocían el contenido de los intercambios a nivel alemán (véase el apartado 418 anterior). No es plausible que la alta dirección de esa empresa no estuviera al tanto de esos intercambios.

<sup>498</sup>En tercer lugar, debe señalarse que las pruebas obrantes en autos sugieren que los empleados de Scania DE intercambiaron a nivel alemán información procedente de la sede de Scania (véanse los apartados 413, 437, 438 y 442 supra).

<sup>499</sup>Esos tres factores muestran que, a pesar de que los intercambios a nivel de la alta dirección terminaron en septiembre de 2004, la empresa Scania y su sede eran conscientes del hecho de que la misma infracción continuaba después de septiembre de 2004, con la única diferencia de que los empleados de la parte superior el nivel gerencial ya no participó en los contactos colusorios. A este respecto, la alegación de las demandantes de que los empleados de Scania DE no tenían conocimiento de la existencia de contactos colusorios a nivel de la alta dirección carece de pertinencia.

<sup>500</sup>Sobre la base de las consideraciones anteriores, debe declararse que la conclusión de la Comisión sobre la existencia de una infracción única y continuada en el presente caso no adolece de error.

## *(2) La imputabilidad de la infracción única y continua a Scania*

<sup>501</sup>La Comisión indicó, en el considerando 332 de la Decisión impugnada, que Scania había participado directamente en todos los aspectos relevantes del cartel.

<sup>502</sup>Además, en el considerando 333 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que, aunque Scania solo producía y vendía camiones pesados, sabía o debería haber sabido que las otras partes del cártel también producían camiones medianos y que los contactos colusorios se refería a ambos tipos de camiones (medianos y pesados). Por lo tanto, la Comisión concluyó que Scania sabía o debería haber sabido que las prácticas anticompetitivas afectaban a los camiones medianos y pesados.

<sup>503</sup>Sobre la base de estas consideraciones, la Comisión concluyó, en el considerando 334 de la Decisión impugnada, que Scania tenía la intención

de contribuir a la infracción y que era consciente o debería haber sido consciente de la existencia de dicha infracción.

<sup>504</sup>Para refutar el argumento de que la infracción única y continua es imputable a Scania, las demandantes se quejan de que la Comisión no ha demostrado la existencia del "elemento mental" necesario. En otras palabras, critican a la Comisión por no haber demostrado, en la decisión impugnada, que los criterios acumulativos de interés, conocimiento y aceptación del riesgo, criterios establecidos en la sentencia de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni ( C-49/ 92 P , EU:C:1999:356 , apartado 87 ), quedaron satisfechas en el presente caso con respecto a los representantes de Scania que participaron en los tres niveles de contactos.

<sup>505</sup>A este respecto, cabe señalar que, en la medida en que el conocimiento de la existencia de un plan global debe evaluarse a nivel de las empresas implicadas y no a nivel de sus trabajadores (véase el apartado 478 anterior), en una Del mismo modo, los factores que determinan la imputabilidad de una infracción única y continuada deben necesariamente evaluarse también a nivel de empresa.

<sup>506</sup>Además, por lo que se refiere a los elementos que determinan la imputabilidad a una empresa de una infracción única y continua, se desprende de la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens ( C-441/11 P , EU:C:2012:778 , apartados 43 a 45 ), que, si la empresa en cuestión participó directamente en todas las formas de conducta contraria a la competencia que constituyen la infracción única y continua, la Comisión tiene derecho a atribuirle responsabilidad en relación con esa infracción en su conjunto, sin que se le exija demostrar que se cumplen los criterios de interés, conocimiento y aceptación del riesgo.

<sup>507</sup>En el caso de autos, puede constatarse que, según lo establecido en el considerando 332 de la Decisión impugnada, la empresa Scania participó directamente en todos los aspectos relevantes del cártel. Sus empleados participaron en los contactos colusorios que se produjeron en los tres niveles. La empresa Scania mantuvo conversaciones con sus competidores sobre los precios y los aumentos brutos de precios y sobre el calendario y el traspaso de los costes en relación con la introducción de tecnologías que cumplen las normas Euro 3 a 6. Scania participó activamente en el cártel, organizó reuniones y participó en intercambios de correo electrónico (véase el considerando 332 de la Decisión impugnada).

<sup>508</sup>Es cierto que Scania no produce camiones medianos. No obstante, de los autos se desprende que los contactos colusorios en los que participaron empleados de Scania se referían indistintamente a camiones medianos y pesados (véase el considerando 333 de la Decisión impugnada). En consecuencia, la Comisión tenía derecho a atribuir a la empresa Scania la infracción única y continuada que se refería también a los camiones

medianos, ya que dicha empresa era necesariamente consciente de ese aspecto del cártel.

<sup>509</sup>A la luz de las consideraciones anteriores, debe concluirse que la imputabilidad de la totalidad de la infracción única y continuada a Scania no adolece de error. En consecuencia, debe desestimarse el séptimo motivo.

**4. El octavo motivo, basado en la aplicación indebida del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, así como del artículo 25 del Reglamento n° 1/2003, en el sentido de que la Comisión impuso una multa en relación con una conducta que es tiempo prescrito y, en todo caso, por no tener en cuenta que la conducta no fue continua**

<sup>510</sup>En primer lugar, las demandantes alegan que los hechos relativos al alto nivel directivo que sirvieron de base para justificar la imposición de una multa están prescritos en virtud del artículo 25 del Reglamento n° 1/2003, en la medida en que las reuniones en ese nivel finalizó en septiembre de 2004, es decir, más de cinco años antes de que la Comisión iniciara su investigación. Las demandantes añaden que, en estas circunstancias, la Comisión ya no tiene un interés legítimo, en el sentido del artículo 7 del Reglamento n° 1/2003, en declarar que hubo una infracción relacionada con un comportamiento a nivel de alta dirección.

<sup>511</sup>En segundo lugar, las demandantes alegan que, incluso si el Tribunal de Primera Instancia declarara que los hechos controvertidos constituyen una infracción única y continuada (*quod non*), la Decisión impugnada debería modificarse en la medida en que no tiene en cuenta las interrupciones a la supuesta infracción en relación con el nivel de alta dirección. En este contexto, las demandantes alegan que la Decisión impugnada no contiene pruebas suficientes de que en 1999 se celebraran reuniones a nivel de la alta dirección.

<sup>512</sup>Además, las demandantes alegan que, en vista de la falta de pruebas relativas a la participación de Scania en las reuniones a nivel de alta dirección en 1999 y 2002, la decisión impugnada concluyó erróneamente que Scania había participado continuamente en las reuniones de alta dirección entre el 17 de enero de 1997 y el 24 de septiembre de 2004. En cambio, la Comisión debería haber llegado a la conclusión de que dichas reuniones se interrumpieron, al menos en lo que respecta a Scania, entre el 3 de septiembre de 1998 y el 3 de febrero de 2000 (una interrupción de 17 meses) y entre el 20 de noviembre de 2001 y el 10 de abril de 2003 (otra interrupción de 17 meses).

<sup>513</sup>Las demandantes concluyen que debe anularse la decisión impugnada y que, en cualquier caso, la imposición de una multa debe prescribir para cualquier infracción anterior al 10 de abril de 2003. Con carácter subsidiario, las demandantes alegan que la imposición de una multa debe prescribir para cualquier infracción anterior al 3 de febrero de 2000. Las demandantes

también alegan que, en cualquier caso, el cálculo de una multa en relación con el nivel de alta dirección debería reflejar los largos períodos de menor intensidad de la infracción.

<sup>514</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.

<sup>515</sup> En primer lugar, en cuanto a la alegación de las demandantes relativa al plazo de prescripción para la imposición de una multa por parte de la Comisión, debe señalarse que, según el artículo 25, apartado 1, letra b), del Reglamento n° 1/2003, leído en relación con el artículo 23, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento, la facultad conferida a la Comisión para imponer multas a empresas por infracciones del artículo 101 TFUE, en particular, está sujeta a un plazo de prescripción de cinco años. El artículo 25, apartado 2, del Reglamento n° 1/2003 establece que, en caso de infracciones continuadas o reincidentes, el plazo comienza a correr el día en que cesa la infracción. El artículo 25, apartado 3, del Reglamento n° 1/2003 prevé, entre otras cosas,

<sup>516</sup> En el presente caso, la Comisión concluyó, sin error, que la conducta de los altos directivos formaba parte de una infracción única y continuada que finalizó el 18 de enero de 2011. En consecuencia, el plazo de prescripción de cinco años comenzó a correr a partir de esa fecha, lo que significa que, en el presente caso, la facultad de la Comisión de imponer una multa no ha prescrito.

<sup>517</sup> En segundo lugar, en cuanto a la alegación de las demandantes relativa a la supuesta falta de pruebas de reuniones a nivel de alta dirección en 1999, cabe señalar lo siguiente.

<sup>518</sup> En primer lugar, debe señalarse que la Decisión impugnada contiene pruebas suficientes de que hubo reuniones a nivel de alta dirección en 1998 y 2000. Más concretamente, el considerando 105 de la Decisión impugnada aporta pruebas documentales relativas a una reunión a nivel de alta dirección celebrada el 3 de septiembre de 1998, durante el cual los representantes de las partes intercambiaron previsiones de mercado para 1999. Según esa prueba documental, N, representante de la sede de Scania, participó en esa reunión. Reuniones similares tuvieron lugar en 2000, como se desprende de los considerandos 109 a 112 de la Decisión impugnada, en las que también participó N de la sede de Scania.

<sup>519</sup> En segundo lugar, de los documentos expuestos en el considerando 106 de la Decisión impugnada se desprende que la próxima reunión a nivel de la alta dirección tras la reunión que tuvo lugar el 3 de septiembre de 1998 (véase el apartado 518 anterior) estaba prevista para enero de 1999.

<sup>520</sup> En tercer lugar, en el considerando 106 de la Decisión impugnada, la Comisión se refiere a una declaración de clemencia de [ *confidencial* ], según la cual las reuniones entre competidores para el período comprendido entre 1998 y 2001 se celebraron una vez al año. Según esa declaración, los participantes en esas reuniones, que no formaban parte de la alta dirección,

intercambiaron información sobre, entre otras cosas, futuros aumentos de precios. O, que era director gerente de Scania DE, fue identificado como uno de los participantes en esas reuniones.

<sup>521</sup>En cuarto lugar, cabe señalar que, como afirma la Comisión, las reuniones a nivel de alta dirección formaban parte de una única y continua infracción y que, por tanto, debían tenerse en cuenta todas las reuniones entre los competidores, en cualquier nivel organizativo con el fin de evaluar si la infracción continuó en 1999.

<sup>522</sup>En quinto lugar, cabe señalar también que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia en lo que respecta, en particular, a una infracción que se prolonga durante varios años, el hecho de que la prueba directa de la participación de una empresa en dicha infracción durante un período determinado no se ha producido el período no impide que la participación se considere establecida también durante ese período, siempre que esa conclusión se base en indicios objetivos y consistentes; a este respecto, puede tenerse en cuenta la falta de distanciamiento público por parte de dicha empresa (véase la sentencia de 26 de enero de 2017, *Villeroy & Boch/Comisión*, C-625/13 P, EU:C:2017:52, apartado 111 y jurisprudencia citada).

<sup>523</sup>Teniendo en cuenta las pruebas de los apartados 518 a 521 anteriores y la jurisprudencia citada en el apartado 522 anterior, debe concluirse que la Comisión no se equivocó al concluir que la infracción única en el presente caso no se interrumpió en 1999 y que Scania participó en esa infracción también durante ese año.

<sup>524</sup>En tercer lugar, por lo que se refiere a la alegación de las demandantes de que no se ha demostrado la participación de Scania en las reuniones de alto nivel directivo en 2002, el Tribunal de Justicia declara lo siguiente.

<sup>525</sup>En primer lugar, del considerando 119 de la Decisión impugnada se desprende que, por lo que se refiere a una reunión de alto nivel directivo celebrada el 7 de febrero de 2002, se envió una carta de invitación a M, que procedía de la sede de Scania.

<sup>526</sup>En segundo lugar, de las notas manuscritas relativas a una reunión a nivel de la alta dirección los días 27 y 28 de junio de 2002, tomadas por un representante de [ *confidencial* ], expuestas en el considerando 123 de la decisión impugnada, Scania facilitó las cifras de ventas de 2002 con respecto a varios países.

<sup>527</sup>En tercer lugar, un informe interno de [ *confidencial* ] que resume la información intercambiada en una reunión de alto nivel directivo el 18 de septiembre de 2002, a la que se hace referencia en el considerando 126 de la decisión impugnada, muestra que Scania proporcionó información sobre sus aumentos de precios en 2002 y sobre procedimientos judiciales que se enfrentaba en el Reino Unido.

<sup>528</sup>A la luz de las pruebas de los apartados 525 a 527 anteriores, debe concluirse que la Comisión ha demostrado con el estándar legal requerido que Scania participó en las reuniones a nivel de alta dirección en 2002.

<sup>529</sup>Esa conclusión no es cuestionada por la declaración jurada de M, quien fue representante de Scania en las reuniones de alto nivel gerencial, según la cual, 'por lo que [él podía] recordar', no participó en ninguna reunión de este tipo en 2002. Que declaración sigue siendo bastante vaga y no convence a la Corte. Además, ya se ha señalado que los documentos redactados *in tempore non sospechoso*, como las notas manuscritas tomadas en una reunión, tienen mayor valor probatorio que los documentos que no datan de la época material, como las declaraciones juradas.

<sup>530</sup>En cuarto lugar, el Tribunal de Primera Instancia observa que las demandantes, en la nota a pie de página 554 de la demanda, alegan que no se ha acreditado la participación de Scania en determinadas reuniones a nivel de alta dirección, previstas en la Decisión impugnada. Se trataba de reuniones en Bruselas el 17 de enero de 1997 (considerando 98 de la Decisión impugnada) y el 6 de abril de 1998 (considerando 103), en Amsterdam (Países Bajos) el 3 de febrero de 2000 (considerandos 108 a 110) y en Eindhoven (Países Bajos) el 6 septiembre de 2000 (considerando 111). En apoyo de esa alegación, los demandantes se basan en una declaración jurada de N, quien afirma que no recuerda haber asistido a esas reuniones.

<sup>531</sup>El Tribunal observa que los considerandos de la decisión impugnada a que se refiere el apartado 530 proporcionan pruebas documentales que acreditan la participación de Scania en las reuniones en cuestión. En cuanto al contenido de la declaración jurada de N y su valor probatorio, la Corte se remite a las consideraciones del párrafo 529 anterior. El Tribunal concluye que la reclamación de los demandantes expuesta en el párrafo 530 anterior es infundada.

<sup>532</sup>A la luz de las consideraciones anteriores, el Tribunal de Primera Instancia desestima el presente motivo, si bien declara que las razones invocadas por las demandantes para fundamentar la modificación de la resolución impugnada (véanse los apartados 511 y 513 *supra*) son infundadas, ya que el expediente ante el Tribunal de Justicia no demuestra que hubo una interrupción en la infracción única, o que hubo períodos en los que dicha infracción fue de menor intensidad.

***5. El noveno motivo, basado en la vulneración del principio de proporcionalidad y del principio de igualdad de trato en cuanto al importe de la multa y, en todo caso, en la necesidad de reducir el importe de la multa en virtud del artículo 261 TFUE y en virtud del artículo 31 del Reglamento n° 1/2003***

- <sup>533</sup>Las demandantes alegan que la decisión impugnada debe ser "reformada" en la medida en que la multa impuesta no se ajusta a los principios de proporcionalidad e igualdad de trato. Además, y en todo caso, solicitan a la Corte, en el ejercicio de su jurisdicción ilimitada, que sustituya la evaluación de la Comisión por la suya propia y que reduzca el monto de la multa.
- <sup>534</sup>Según la interpretación del Tribunal del uso del verbo 'reformar', los demandantes solicitan al Tribunal que ejerza su competencia ilimitada conferida a los tribunales de la UE por el artículo 31 del Reglamento n° 1/2003, de conformidad con el artículo 261 TFUE.
- <sup>535</sup>A este respecto, cabe señalar que el sistema de control judicial de las decisiones de la Comisión relativas a los procedimientos de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE consiste en un control de legalidad de los actos de las instituciones previsto en el artículo 263 TFUE, que puede ser complementada, de conformidad con el artículo 261 TFUE y a petición de los demandantes, por el ejercicio de la competencia ilimitada del Tribunal respecto de las sanciones impuestas al respecto por la Comisión (véase la sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros c. Comisión, [C-603/13 P](#), [EU:C:2016:38](#), apartado 71 y jurisprudencia citada).
- <sup>536</sup>Cuando ejerzan su competencia ilimitada prevista en el artículo 261 TFUE y en el artículo 31 del Reglamento n° 1/2003, los tribunales de la Unión están facultados, además del mero control de la legalidad de la sanción, para sustituir su propia apreciación en relación con la determinación de la cuantía de dicha sanción por la de la Comisión, que adoptó la medida en la que inicialmente se fijó dicha cuantía (véase Sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, [C-603/13 P](#), [UE: C:2016:38](#), apartado 75 y jurisprudencia citada).
- <sup>537</sup>En cambio, el alcance de esa jurisdicción ilimitada se limita estrictamente, a diferencia del control de legalidad previsto en el artículo 263 TFUE, a la determinación del importe de la multa (véase Sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, [C-603/13 P](#), [EU:C:2016:38](#), apartado 76 y jurisprudencia citada).
- <sup>538</sup>De ello se deduce que la competencia ilimitada de la que goza el Tribunal de Justicia sobre la base del artículo 31 del Reglamento n° 1/2003 se refiere únicamente a la apreciación por dicho Tribunal de la multa impuesta por la Comisión, con exclusión de toda alteración de los elementos constitutivos de la infracción legalmente constatada por la Comisión en la decisión examinada por el Tribunal de Justicia (sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, [C-603/13 P](#), [EU:C:2016:38](#), apartado 77).
- <sup>539</sup>Para determinar el importe de la multa impuesta, corresponde al Tribunal de Justicia apreciar por sí mismo las circunstancias del caso y la naturaleza de

la infracción de que se trata. Dicho ejercicio implica, de conformidad con el artículo 23, apartado 3, del Reglamento nº 1/2003, tomar en consideración, respecto de cada empresa sancionada, la gravedad y duración de la infracción de que se trate, de conformidad con los principios de, entre otros, la adecuada motivación, la proporcionalidad, la individualización de las sanciones y la igualdad de trato, sin que el Tribunal de Justicia esté sujeto a las reglas indicativas definidas por la Comisión en sus orientaciones (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, C-603/13 P , EU:C:2016:38 , apartados 89 y 90 ).

**a) *Violación del principio de proporcionalidad***

<sup>540</sup>En primer lugar, las demandantes alegan que la decisión impugnada no evaluó la gravedad de la infracción de forma proporcionada, ya que no consideró que los empleados de Scania DE no podían saber que la información recibida de los competidores podía tener un alcance europeo . En consecuencia, incluso si los empleados de Scania DE hubieran querido socavar la competencia en el mercado geográfico (Alemania) del que eran responsables ( *quod non* ), la multa impuesta por la decisión impugnada no es proporcional a la gravedad de la infracción pretendida, ya que toma en cuenta el valor de las ventas a nivel del EEE.

<sup>541</sup>En segundo lugar, las demandantes alegan que la Decisión impugnada vulnera el principio de proporcionalidad, en la medida en que, por lo que se refiere a la fijación del importe de la multa, no tiene en cuenta el hecho de que los contactos entre los fabricantes de camiones cambiaron en naturaleza e intensidad durante el período considerado, tal como se establece en el considerando 322 de la Decisión impugnada.

<sup>542</sup>En tercer lugar, las demandantes alegan que la infracción descrita en los considerandos de la Decisión impugnada es más amplia que la infracción que da lugar a una multa en la parte dispositiva de dicha Decisión. A este respecto, comparan el considerando 317 de la Decisión impugnada, que se refiere a los intercambios de información competitivamente sensible, con el artículo 1 de la parte dispositiva, que no hace referencia a tales intercambios. Las demandantes alegan que dicha presentación incide en el cálculo del importe de la multa y que, en consecuencia, la multa fijada en la Decisión impugnada no es proporcionada a la infracción tal como pretendía calificarla la Comisión.

<sup>543</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.

<sup>544</sup>En cuanto a los argumentos de las demandantes expuestos en el anterior apartado 540, cabe señalar que, en el contexto del examen del sexto motivo, el Tribunal de Justicia rechazó la alegación de las demandantes de que los empleados de Scania DE que participaron en intercambios en El nivel alemán nunca supuso que la información recibida durante esos intercambios estuviera relacionada con los precios europeos o pudiera reducir la



incertidumbre en cuanto a la estrategia de precios europea de los otros fabricantes (véase el apartado 415 anterior). De ello se deduce que los argumentos expuestos en el anterior apartado 540 no demuestran que la multa sea desproporcionada.

<sup>545</sup>Por lo que se refiere a la argumentación de las demandantes expuesta en el anterior apartado 541, debe señalarse que, en el considerando 322 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que, aunque, a partir de septiembre de 2004, las partes ya no buscaron activamente, puesto que había hecho previamente, para llegar a un acuerdo específico sobre aumentos de precios brutos futuros comunes o fechas de lanzamiento específicas para camiones que cumplan con los estándares ambientales o la cantidad de costos que las partes repercutieron a los clientes con respecto a esos camiones, las partes continuaron actuando en connivencia al intercambiando el mismo tipo de información y persiguiendo el mismo objetivo de restringir la competencia reduciendo el nivel de incertidumbre estratégica entre ellos.

<sup>546</sup>También es oportuno señalar la apreciación del Tribunal de que el cambio producido a partir de septiembre de 2004, si bien puede influir en la calificación de la conducta en cuestión como acuerdo o como práctica concertada, no atañe a la 'naturaleza' de la información intercambiada, que, según el considerando 322 de la Decisión impugnada, sigue siendo el mismo (véase el apartado 482 supra).

<sup>547</sup>Por lo tanto, es evidente que la única diferencia en la conducta de las partes antes y después de septiembre de 2004 fueron sus intentos antes de septiembre de 2004 de celebrar acuerdos específicos sobre precios, intentos que cesaron después de esa fecha. Como señala acertadamente la Comisión, habida cuenta, en primer lugar, del principio de que las prácticas concertadas pueden ser tan perjudiciales para la competencia como los acuerdos y, en segundo lugar, del hecho de que la Comisión no aumentó el coeficiente de gravedad pertinente debido a los intentos de las partes de alcanzar acuerdos sobre precios, los argumentos de las demandantes en el anterior apartado 541 no demuestran que la multa sea desproporcionada.

<sup>548</sup>En cuanto a los argumentos de las demandantes expuestos en el anterior apartado 542, cabe señalar que, en el considerando 317 de la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a la existencia de prácticas que redujeron el nivel de incertidumbre estratégica entre las partes en lo que respecta a los precios futuros, los aumentos brutos de precios y el calendario y la repercusión de los costes en relación con la introducción de modelos de camiones que cumplan las normas medioambientales. En el considerando 317, letras a) ac), y como se desprende del uso de la expresión «a este respecto», la Comisión explicó la naturaleza de las prácticas antes mencionadas. En el considerando 317, letra c), la Comisión se refirió al intercambio de «otra información sensible desde el punto de vista de la competencia».

<sup>549</sup>En el artículo 1 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, la Comisión se refiere a la colusión sobre los precios y los incrementos brutos de precios y sobre el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión.

<sup>550</sup>De la comparación del considerando 317 con el artículo 1 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada se desprende que no existe discrepancia entre las dos disposiciones en la descripción de la infracción, ya que la referencia de la Comisión al intercambio de "otra información sensible desde el punto de vista de la competencia" es simplemente un ejemplo de la colusión sobre los precios y los aumentos brutos de los precios y sobre el calendario y la repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión.

<sup>551</sup>De lo anterior se desprende que ninguno de los argumentos de las demandantes demuestra que la multa sea desproporcionada.

***b) Violación del principio de igualdad de trato***

<sup>552</sup>Las demandantes invocan tres argumentos en apoyo de su afirmación de que el importe de la multa impuesta vulnera el principio de igualdad de trato.

<sup>553</sup>En primer lugar, las demandantes alegan que el texto de la Decisión impugnada exagera su papel en la infracción e ignora en gran medida el papel de los demás fabricantes de camiones, distorsionando así la realidad. Según las demandantes, debido a esa redacción de la Decisión impugnada, es imposible comparar su papel con el de los demás fabricantes de camiones en la infracción y, dado que tal comparación no es posible, varias apreciaciones realizadas por la Comisión en la Decisión impugnada, relativas al importe de la multa, vulneran el principio de igualdad de trato. Las demandantes se remiten al considerando 444 de la Decisión impugnada, en el que la Comisión concluyó que no existían circunstancias agravantes o atenuantes en el presente caso. Las demandantes también se remiten al considerando 432 de la Decisión impugnada,

<sup>554</sup>Las demandantes también alegan que el hecho de que la decisión impugnada describa su papel en la conducta en cuestión de una manera más precisa y centrada que la descripción del papel de los demás competidores en la decisión de transacción pone a las demandantes en desventaja en las acciones de perjuicios a que están expuestos.

<sup>555</sup>En segundo lugar, las demandantes alegan que la Decisión impugnada vulnera el principio de igualdad de trato en la medida en que aplica el mismo método de cálculo de la multa a todos los fabricantes sin tener en cuenta el hecho de que la cuota de mercado de las demandantes a nivel europeo era inferior a la de los demás fabricantes y que la diferencia con los líderes del mercado era muy significativa, en particular en Alemania.

<sup>556</sup>Las demandantes también alegan que la Decisión impugnada vulneró el principio de igualdad de trato en la medida en que no tuvo en cuenta el hecho de que los empleados de Scania DE desempeñaron un papel pasivo o, al menos, no desempeñaron un papel destacado en la conducta en cuestión, en comparación con los dos principales fabricantes del mercado.

<sup>557</sup>En tercer lugar, las demandantes alegan que la Decisión impugnada vulnera el principio de igualdad de trato en la medida en que la metodología seguida por la Comisión para fijar el importe de la multa impuesta a las demandantes es la misma que la aplicada al otro camión fabricantes, a pesar de que las demandantes, a diferencia de los demás fabricantes, no fabrican camiones medianos.

<sup>558</sup> La Comisión rebate los argumentos de las demandantes.

<sup>559</sup>Antes de abordar cada uno de los argumentos mencionados anteriormente, debe señalarse que el principio de igualdad de trato es un principio general del derecho de la UE, consagrado en los artículos 20 y 21 de la Carta. Según reiterada jurisprudencia, dicho principio exige que situaciones comparables no sean tratadas de manera diferente, y que situaciones diferentes no sean tratadas de la misma manera, a menos que dicho trato esté objetivamente justificado (sentencias de 11 de julio de 2013, Ziegler/Comisión, [C-439/11 P](#), [EU:C:2013:513](#), apartado 132, y de 26 de enero de 2017, Zucchetti Rubinetteria/Comisión, [C-618/13 P](#), [EU:C:2017:48](#), apartado 38). Además, también es jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia que, a la hora de determinar el importe de la multa, no puede existir, mediante la aplicación de métodos de cálculo diferentes, ninguna discriminación entre las empresas que han participado en un acuerdo o en una práctica concertada contraria al artículo 101 TFUE, apartado 1 (sentencias de 11 de julio de 2013, Ziegler/Comisión, [C-439/11 P](#), [EU:C:2013:513](#), apartado 133; de 12 de noviembre de 2014, Guardian Industries y Guardian Europe c. Comisión, [C-580/12 P](#), [EU:C:2014:2363](#), apartado 62, y de 26 de enero de 2017, Zucchetti Rubinetteria/Comisión, [C-618/13 P](#), [EU:C:2017:48](#), apartado 38).

<sup>560</sup>En cuanto a la alegación de las demandantes expuesta en el anterior apartado 553, en primer lugar, debe señalarse, al igual que la Comisión, que dicha institución estaba obligada, en virtud del artículo 296 TFUE, a exponer con la debida calidad jurídica los motivos de la decisión impugnada, lo cual hizo. En la medida en que Scania era el único destinatario de la Decisión impugnada, era normal que la evaluación se centrara en su papel en el cártel. Las otras partes del cártel ya habían sido objeto de la decisión de conciliación, que establecía su responsabilidad por el papel que desempeñaron en el cártel.

<sup>561</sup>En segundo lugar, procede señalar que, contrariamente a lo que afirman las demandantes, el tenor de la Decisión impugnada no «ignora» el papel de los

demás fabricantes de camiones en el cártel. Su comportamiento se desprende de la cronología de los hechos, descrita en el punto 6.2 de la resolución impugnada, que explica detalladamente la naturaleza y el contenido de los intercambios, así como los participantes en dichos intercambios. De ello se deduce que la alegación de las demandantes de que es imposible comparar su papel en el cártel con el de las demás partes carece de fundamento.

<sup>562</sup>En tercer lugar, el Tribunal de Primera Instancia concluye, sobre la base de la decisión impugnada y de los autos que tiene ante sí, que el papel de Scania en el cártel no difería del de las otras partes y que las demandantes no han presentado argumentos ni aportado ninguna prueba para el contrario. Además, como señala acertadamente la Comisión, cada uno de los factores tomados en consideración para determinar, en el cálculo del importe de base de la multa, la gravedad de la infracción y el «derecho de entrada», a saber, la naturaleza de la infracción, la cuota de mercado combinada de las empresas implicadas, el alcance geográfico de la infracción y su ejecución, se aplicaron del mismo modo a Scania y a las demás partes.

<sup>563</sup>A la luz de las consideraciones anteriores, el Tribunal concluye que la Comisión no se equivocó en su decisión de retener la misma proporción del valor de las ventas de Scania que la proporción retenida para los demás fabricantes y de aplicar el mismo multiplicador de gravedad (17 %) y la misma «tasa de entrada» (17 %) que las aplicadas a los demás fabricantes en la decisión de liquidación.

<sup>564</sup>Por tanto, debe desestimarse la alegación expuesta en el anterior apartado 553.

<sup>565</sup>Por lo que se refiere al argumento mencionado en el anterior apartado 554, debe señalarse que el hecho de que la decisión impugnada establezca en detalle, de conformidad con los requisitos de la obligación de motivación de la Comisión, la conducta ilegal de Scania resulta del hecho de que La decisión se dirigió únicamente a Scania, ya que esta empresa no reconoció su responsabilidad en el cártel, a diferencia de las otras partes que presentaron una solicitud formal de transacción. De ello se deduce que las demandantes no se encuentran en la misma situación que las partes conciliantes y, en consecuencia, su alegación expuesta en el anterior apartado 554 no demuestra que se haya producido una vulneración del principio de igualdad de trato.

<sup>566</sup>En cuanto a la alegación de las demandantes mencionada en el anterior apartado 555, cabe señalar que la Comisión, tanto en la Decisión impugnada como en la Decisión de transacción, se refirió, entre otras cosas, para determinar las multas, al valor de las ventas de mercancías objeto de la infracción por parte de las empresas implicadas en el EEE, de conformidad, además, con sus Directrices sobre el método de fijación de multas. En el apartado 6 de dichas Directrices, la Comisión explicó que debía considerarse que la combinación del valor de las ventas a las que se refería la infracción

y de la duración de la infracción proporcionaba una aproximación adecuada para reflejar la importancia económica de la infracción, así como la el peso relativo de cada empresa en la infracción.

<sup>567</sup>En el caso de autos, el Tribunal de Justicia no tiene motivos para cuestionar la decisión de la Comisión de referirse, por lo que respecta a todas las empresas implicadas, al valor de sus ventas de mercancías a las que se refería la infracción en el EEE. Esa fue una elección razonable para reflejar el peso relativo de cada empresa que participaba en la infracción y afectaba a todas las empresas que participaban en el cártel, no solo a Scania.

<sup>568</sup>Además, el Tribunal de Justicia ha declarado que el Derecho de la Unión no contiene el principio general de que la sanción sea proporcional al tamaño de la empresa en el mercado del producto respecto del cual se cometió la infracción (sentencia de 18 de mayo de 2006, Archer Daniels Midland y Archer Daniels Midland Ingredients/Comisión, [C-397/03 P](#), [EU:C:2006:328](#), apartado 101).

<sup>569</sup>Sobre la base de estas consideraciones, debe concluirse que la alegación de las demandantes expuesta en el anterior apartado 555 no demuestra que la Comisión haya violado el principio de igualdad de trato y debe desestimarse dicha alegación.

<sup>570</sup>En cuanto al argumento de los demandantes mencionado en el apartado 556 anterior, debe desestimarse en la medida en que no se desprende del expediente que los empleados de Scania DE desempeñaron un papel pasivo o secundario en la conducta ilegal establecida en el presente caso. En consecuencia, no es necesario reducir el importe de la multa sobre esa base.

<sup>571</sup>En cuanto a la alegación de las demandantes expuesta en el anterior apartado 557, debe señalarse que, como se desprende del considerando 429 de la Decisión impugnada, la Comisión, para calcular el importe de la multa impuesta a las demandantes, tuvo en cuenta el valor de sus ventas de camiones pesados en el EEE, contrariamente a lo que hizo a efectos del cálculo de las multas impuestas a las partes en la decisión de transacción, en la que tuvo en cuenta el valor de las ventas de camiones medianos y pesados en el EEE (considerando 109 de la Decisión impugnada). De ello se deduce que la alegación de las demandantes de que la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que Scania no fabricaba camiones medianos carece de fundamento.

<sup>572</sup>A la luz de todo lo anterior, debe concluirse que ninguno de los argumentos de las demandantes relativos a una vulneración del principio de igualdad de trato demuestra que la multa deba reducirse.

### ***c) El importe de la multa***

<sup>573</sup>Debe señalarse que, a la luz de la competencia ilimitada del Tribunal de Justicia en materia de multas por infracción de las normas de competencia, nada en las imputaciones, alegaciones y cuestiones de hecho y de derecho

invocadas por las demandantes en todos los motivos examinados anterior apoya la conclusión de que debe modificarse el importe de la multa impuesta por la Decisión impugnada.

#### **IV. Costos**

<sup>574</sup>A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.

<sup>575</sup>Al haber sido desestimadas las pretensiones de las demandantes, procede condenarlas a cargar con sus propias costas y con las de la Comisión, conforme a las pretensiones de ésta.

Por esos motivos,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada),

por la presente:

**1. Desestima la acción;**

**2.Scania AB, Scania CV AB y Scania Deutschland GmbH cargarán con sus propias costas y con las de la Comisión Europea.**

Papasavavas

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo el 2 de febrero de 2022.

E. Coulón

Registrador

S. Papasavvas

presidente

Tabla de contenido

#### **I. Antecedentes de la controversia**

**A. Procedimiento administrativo que dio lugar a la resolución impugnada**

**B. Decisión impugnada**

**1. Estructura del mercado de camiones y mecanismo de fijación de precios en la industria de camiones**

**(a) La estructura del mercado de camiones**

- (b) Mecanismo de fijación de precios en la industria camionera
  - (c) Mecanismo de fijación de precios dentro de Scania
  - (d) El impacto de los aumentos de precios a nivel europeo en los precios a nivel nacional
2. Contactos colusorios entre Scania y las partes del acuerdo
  3. Aplicación del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE
    - a) Acuerdos y prácticas concertadas
    - (b) Restricción de la competencia
    - c) Infracción única y continua
    - d) Ámbito geográfico de la infracción
  4. Destinatarios
  5. Cálculo del importe de la multa
    - a) Cuantía básica de la multa
    - (b) Importe final de la multa
  6. Parte dispositiva de la resolución impugnada

## II. Procedimiento y pretensiones de las partes

### tercero Ley

#### A. La omisión de determinada información frente al público

#### B. Sustancia

1. El primer motivo, basado en la vulneración de los derechos de defensa, el principio de buena administración y la presunción de inocencia
2. Sobre el segundo motivo, basado en la infracción del artículo 48, apartado 2, de la Carta y del artículo 27, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 1/2003
3. Los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, en la medida en que se refieren a la conclusión de la Comisión sobre la existencia de una infracción única y continuada y su imputación a Scania
  - a) Observaciones preliminares
    - (1) El concepto de infracción única y continua
    - (2) La carga de la prueba y el estándar de la prueba
    - (3) Decisión impugnada

(4) El argumento de las demandantes de que el concepto de infracción única y continua exige que la Comisión identifique varias infracciones que están claramente interrelacionadas

b) El tercer motivo, basado en la aplicación indebida del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que se consideró que los intercambios de información a niveles inferiores de la sede constituían una infracción de dichas disposiciones

(1) Decisión impugnada

(2) La primera queja

(3) La segunda queja

c) El cuarto motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación y la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE al comprobar la Comisión que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían realizado una práctica concertada sobre el momento de la introducción de tecnologías de emisión

(1) Sobre la primera parte del cuarto motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación

(2) La segunda parte del cuarto motivo, basado en la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en el sentido de que la Comisión constató que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían realizado una práctica concertada sobre el calendario de la introducción de tecnologías de emisión en el mercado

(3) La tercera parte del cuarto motivo, basado en que los intercambios de información sobre el momento de la introducción de tecnologías de emisión no constituyen una infracción por objeto

d) El quinto motivo, basado en la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión calificó los intercambios de información a nivel alemán como una infracción «por el objeto»

(1) Observaciones preliminares

(2) El contenido de la información intercambiada

(i) Los cambios previstos en los precios brutos y las listas de precios brutos y el momento de dichos cambios, mencionados en el considerando 238, letra a), de la decisión impugnada



– El argumento de los demandantes relativo a la naturaleza actual o futura de la información intercambiada a nivel alemán

– Argumento de las demandantes relativo al carácter público de los precios brutos intercambiados a nivel alemán

– El argumento de las demandantes de que los precios brutos intercambiados a nivel alemán no tenían valor informativo en lo que respecta a los precios realmente aplicados en las transacciones de mercado

ii) Los cambios previstos en los precios netos y los descuentos ofrecidos a los clientes, a que se refiere el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada

iii) La repercusión de los costes relacionados con la introducción de tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados, exigida por las normas Euro 3 a 6, a que se refiere el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada

iv) El intercambio de otra información comercialmente sensible a que se refiere el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada

(3) El objetivo de los intercambios de información a nivel alemán

(4) El contexto del intercambio de información a nivel alemán

e) El sexto motivo, basado en la aplicación incorrecta del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en el sentido de que la Comisión consideró que el alcance geográfico de la infracción relativa al nivel alemán se extendía a todo el EEE

(1) El alcance geográfico de la información obtenida por Scania DE

(2) El alcance geográfico de la información proporcionada por Scania DE

f) El séptimo motivo, basado en la aplicación indebida del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en el sentido de que la Comisión consideró que la conducta identificada constituía una infracción única y continuada y que las demandantes eran responsables a ese respecto

(1) La existencia de una infracción única y continua en el presente caso

(i) Observaciones preliminares

(ii) Decisión impugnada

(iii) Evaluación

- La valoración global de los tres niveles de contactos
- La naturaleza de la información intercambiada dentro de los tres niveles de contactos.
- El carácter continuado de la infracción

(2) La imputabilidad de la infracción única y continua a Scania

4. El octavo motivo, basado en la aplicación indebida del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, así como del artículo 25 del Reglamento n° 1/2003, en el sentido de que la Comisión impuso una multa en relación con una conducta que es tiempo prescrito y, en todo caso, por no tener en cuenta que la conducta no fue continua

5. El noveno motivo, basado en la vulneración del principio de proporcionalidad y del principio de igualdad de trato en cuanto al importe de la multa y, en todo caso, en la necesidad de reducir el importe de la multa en virtud del artículo 261 TFUE y en virtud del artículo 31 del Reglamento n° 1/2003

- a) Violación del principio de proporcionalidad
- b) Violación del principio de igualdad de trato
- c) El importe de la multa

#### IV. Costos

---

(\*1) Lengua de procedimiento: inglés.