SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

de 2 de febrero de 2022 (*)

«Competencia — Prácticas colusorias — Mercado de los fabricantes de camiones — Decisión por la que se declara la existencia de una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE — Acuerdos y prácticas concertadas sobre los precios de venta de los camiones, el calendario relativo a la introducción de las tecnologías en materia de emisiones y la repercusión en los clientes de los costes relativos a 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 el objeto — Alcance geográfico de la infracción — Multa — Proporcionalidad — Igualdad de trato — Competencia jurisdiccional plena»

En el asunto T-799/17,

Scania AB, con domicilio social en Södertälje (Suecia),

Scania CV AB, con domicilio social en Södertälje,

Scania Deutschland GmbH, con domicilio social en Coblenza (Alemania),

representadas por el Sr. D. Arts, la Sra. F. Miotto, los Sres. C. Pommiès, K. Schillemans, C. Langenius, L. Ulrichs y P. Hammarskiöld y las Sras. S. Falkner y N. De Backer, abogados,

partes demandantes,

contra

Comisión Europea, representada por el Sr. M. Farley y la Sra. L. Wildpanner, en calidad de agentes,

parte demandada,

que tiene por objeto un recurso basado en el 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, con carácter subsidiario, una reducción del importe de las multas impuestas a las demandantes en dicha Decisión,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada),

integrado por el Sr. S. Papasavvas, Presidente, los Sres. A. Kornezov y E. Buttigieg (Ponente), la Sra. K. Kowalik-Bańczyk y el Sr. G. Hesse, Jueces;

Secretario: Sr. B. Lefebvre, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 18 de junio de 2020;

dicta la siguiente

Sentencia

I. Antecedentes del litigio

1 Las demandantes, Scania AB, Scania CV AB y Scania Deutschland GmbH (en lo sucesivo, «Scania DE»), son tres sociedades pertenecientes a la empresa Scania (en lo sucesivo, «Scania»). Scania se dedica a la fabricación y la venta de camiones pesados (más de dieciséis toneladas) destinados al transporte de larga distancia, a la distribución, a los transportes vinculados con las actividades de construcción y a los trabajos especializados.

2 Mediante su 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, «Decisión impugnada»), la Comisión Europea declaró que las demandantes habían infringido el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al participar, desde el 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011, junto a sociedades pertenecientes a las empresas [*confidencial*], (1) [*confidencial*], [*confidencial*], [*confidencial*] y [*confidencial*], en acuerdos colusorios sobre los precios, sobre el incremento de los precios brutos de los camiones medios y pesados en el EEE, así como sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6 (artículo 1 de la Decisión impugnada). La Comisión impuso conjunta y solidariamente a Scania AB y Scania CV AB una multa de 880 523 000 euros, de los cuales se consideró a Scania DE conjunta y solidariamente responsable del pago de 440 003 282 euros (artículo 2 de la Decisión impugnada).

A. Procedimiento administrativo que dio origen a la Decisión impugnada

3 El 20 de septiembre de 2010, [*confidencial*] presentó una solicitud de dispensa del pago de una multa con arreglo al apartado 14 de la Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (DO 2006, C 298, p. 17; en lo sucesivo, «Comunicación sobre la cooperación»). El 17 de diciembre de 2010, la Comisión concedió una dispensa condicional de pago de una multa a [*confidencial*].

4 Entre los días 18 y 21 de enero de 2011, la Comisión efectuó inspecciones en los locales, entre otros, de las demandantes.

5 El 28 de enero de 2011, [*confidencial*] solicitó la dispensa del pago de las multas de conformidad con el punto 14 de la Comunicación sobre la cooperación y, en su defecto, una reducción de la multa con arreglo al punto 27 de dicha Comunicación. [*confidencial*] y [*confidencial*] solicitaron igualmente la dispensa del pago.

6 Durante la investigación, la Comisión remitió, en particular, a las demandantes diversas solicitudes de información con arreglo al artículo 18 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos [101 TFUE y 102 TFUE] (DO 2003, L 1, p. 1).

7 El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó el procedimiento previsto en el artículo 11, apartado 6, del Reglamento n.º 1/2003 contra las demandantes y las sociedades pertenecientes a las empresas mencionadas en el apartado 2 de la presente sentencia y adoptó un pliego de cargos que notificó a todas estas sociedades, incluidas las demandantes.

8 Tras la notificación del pliego de cargos, sus destinatarias tuvieron acceso al expediente de investigación de la Comisión.

9 Durante el [*confidencial*], las destinatarias del pliego de cargos se pusieron en contacto con la Comisión de manera informal, solicitándole que continuara tramitando el asunto en el marco del 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 al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos [101 TFUE y 102 TFUE] (DO 2004, L 123, p. 18). La Comisión decidió incoar un procedimiento de transacción después de que cada una de las destinatarias del pliego de cargos hubiera confirmado su voluntad de entablar conversaciones con vistas a una transacción.

10 Entre el [*confidencial*] y el [*confidencial*] cada una de las destinatarias del pliego de cargos y la Comisión mantuvieron conversaciones con vistas a una transacción. A resultas de estas negociaciones, algunas de las destinatarias del pliego de cargos presentaron a la Comisión, individualmente, una solicitud formal de transacción

de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 *bis*, apartado 2, del Reglamento n.º 773/2004 (en lo sucesivo, «partes en la transacción»). Las demandantes no presentaron tal solicitud.

11 El 19 de julio de 2016, la Comisión adoptó, sobre la base de los artículos 7 y 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 Acuerdo EEE (Asunto AT.39824 — Camiones), dirigida a las partes en la transacción (en lo sucesivo, «Decisión de transacción»).

12 Habida cuenta de que las demandantes habían decidido no presentar una solicitud formal de transacción, la Comisión continuó, por lo que a ellas se refiere, la investigación de conformidad con el procedimiento ordinario (no transaccional).

13 El 23 de septiembre de 2016, las demandantes, tras haber tenido acceso al expediente, presentaron su respuesta escrita al pliego de cargos.

14 El 18 de octubre de 2016, las demandantes participaron en una audiencia.

15 El 7 de abril de 2017, la Comisión, de conformidad con el apartado 111 de su Comunicación sobre buenas prácticas para el desarrollo de los procedimientos relativos a los artículos 101 [TFUE] y 102 [TFUE] (DO 2011, C 308, p. 6), envió a Scania AB una carta de exposición de hechos. El 23 de junio de 2017, la Comisión también remitió dicha carta de exposición de hechos a Scania CV AB y a Scania DE.

16 El 12 de mayo de 2017, Scania AB comunicó a la Comisión sus observaciones escritas sobre los elementos de prueba adjuntos a la carta de exposición de hechos, que reflejaban también la postura de Scania CV AB y de Scania DE.

17 El 27 de septiembre de 2017, la Comisión adoptó la Decisión impugnada.

B. Decisión impugnada

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

18 La Comisión da inicio a la Decisión impugnada presentando, en los considerandos 22 a 50, la estructura del mercado de los camiones y el mecanismo de fijación de precios en la industria de los camiones, inclusive en lo referente a Scania.

a) Estructura del mercado de los camiones

19 En lo tocante a la estructura del mercado de los camiones, la Comisión señala que este se caracteriza por un alto nivel de transparencia y de concentración, dado que las partes tienen diversas ocasiones para reunirse cada año y debatir sobre la situación del mercado. Según la Comisión, a través de todos estos intercambios, las partes podían tener una idea precisa sobre la situación competitiva de cada una de ellas (considerandos 22 y 23 de la Decisión impugnada).

20 La Comisión también señala que las partes, incluida Scania, tienen filiales en mercados nacionales importantes que actúan como distribuidores de sus productos. Afirma que estos distribuidores nacionales disponen de su propia red de concesionarios (considerando 25 de la Decisión impugnada). La Comisión indica que Scania vende sus camiones a través de distribuidores nacionales, que son filiales participadas al 100 % por dicha sociedad en todos los Estados del EEE, a excepción de [*confidencial*]. Los distribuidores nacionales de Scania venden los camiones comprados a su sede central a concesionarios que son tanto filiales participadas al 100 % como empresas independientes. La Comisión señala que, en Alemania, Scania dispone de [*confidencial*] concesionarios que son filiales participadas al 100 % (considerando 26 de la Decisión impugnada).

b) Mecanismo de fijación de precios en la industria de los camiones

21 Por lo que respecta al mecanismo de fijación de precios, la Comisión declara que este consta de las mismas fases para todas las partes y generalmente comienza, en una primera fase, por la fijación de un baremo de precios

brutos iniciales por parte de la sede central. Asimismo, según la Comisión, en una segunda fase, se fijan precios de transferencia para la venta de los camiones en los distintos mercados nacionales entre la sede central de los fabricantes y los distribuidores nacionales, que son empresas independientes o bien participadas al 100 % por la central. Además, según la Comisión, en una tercera fase, se fijan los precios que pagan los concesionarios a los distribuidores, y, en una cuarta fase, el precio neto final pagado por los consumidores que negocian los concesionarios o los propios fabricantes cuando venden directamente a los concesionarios o a los clientes importantes (considerando 38 de la Decisión impugnada).

22 La Comisión constata que, si bien el precio final pagado por los consumidores puede variar (por ejemplo, en función de la aplicación de diversos descuentos a distintos niveles de la cadena de distribución), todos los precios aplicables en cada fase de la cadena de distribución derivan, directamente (en el caso de los precios de transferencia entre la sede central y el distribuidor) o indirectamente (en el caso del precio pagado por el concesionario al distribuidor o en el caso del precio pagado por el cliente final), del precio bruto inicial. De este modo, según la Comisión, se demuestra que las listas de precios brutos iniciales fijados por la sede central constituyen un componente común y fundamental de los cálculos de los precios aplicables en cada fase de las cadenas nacionales de distribución en toda Europa (considerando 38 de la Decisión impugnada). La Comisión precisa que todas las partes, a excepción de [*confidencial*], establecieron entre 2000 y 2006 unas listas de precios brutos compuestas por los precios brutos armonizados para todo el EEE (considerando 40 de la Decisión impugnada).

c) Mecanismo de fijación de precios dentro de Scania

23 En los considerandos 41 a 50 de la Decisión impugnada, la Comisión describe el mecanismo de fijación de precios dentro de Scania y a los actores implicados en dicha fijación.

24 Según esta descripción, la sede central de Scania fija la lista de precios brutos franco fábrica (en lo sucesivo, «FGPL») para todas las distintas piezas disponibles de un camión (considerando 44 de la Decisión impugnada). [*confidencial*].

25 Cada distribuidor nacional de Scania (por ejemplo, Scania DE) negocia con la sede central de Scania un «precio neto para el distribuidor» (el precio que el distribuidor paga a la sede central por cada pieza) sobre la base de la FGPL que ha recibido. El precio neto para el distribuidor se indica en un documento denominado «RPU» que presenta la diferencia entre la FGPL y el precio neto para el distribuidor en forma de descuento. Los descuentos concedidos al distribuidor son fijados por [*confidencial*] en la sede central de Scania, pero también se discuten en el Comité de Precios. La decisión final sobre el precio neto para el distribuidor de Scania corresponde a [*confidencial*] (considerando 45 de la Decisión impugnada).

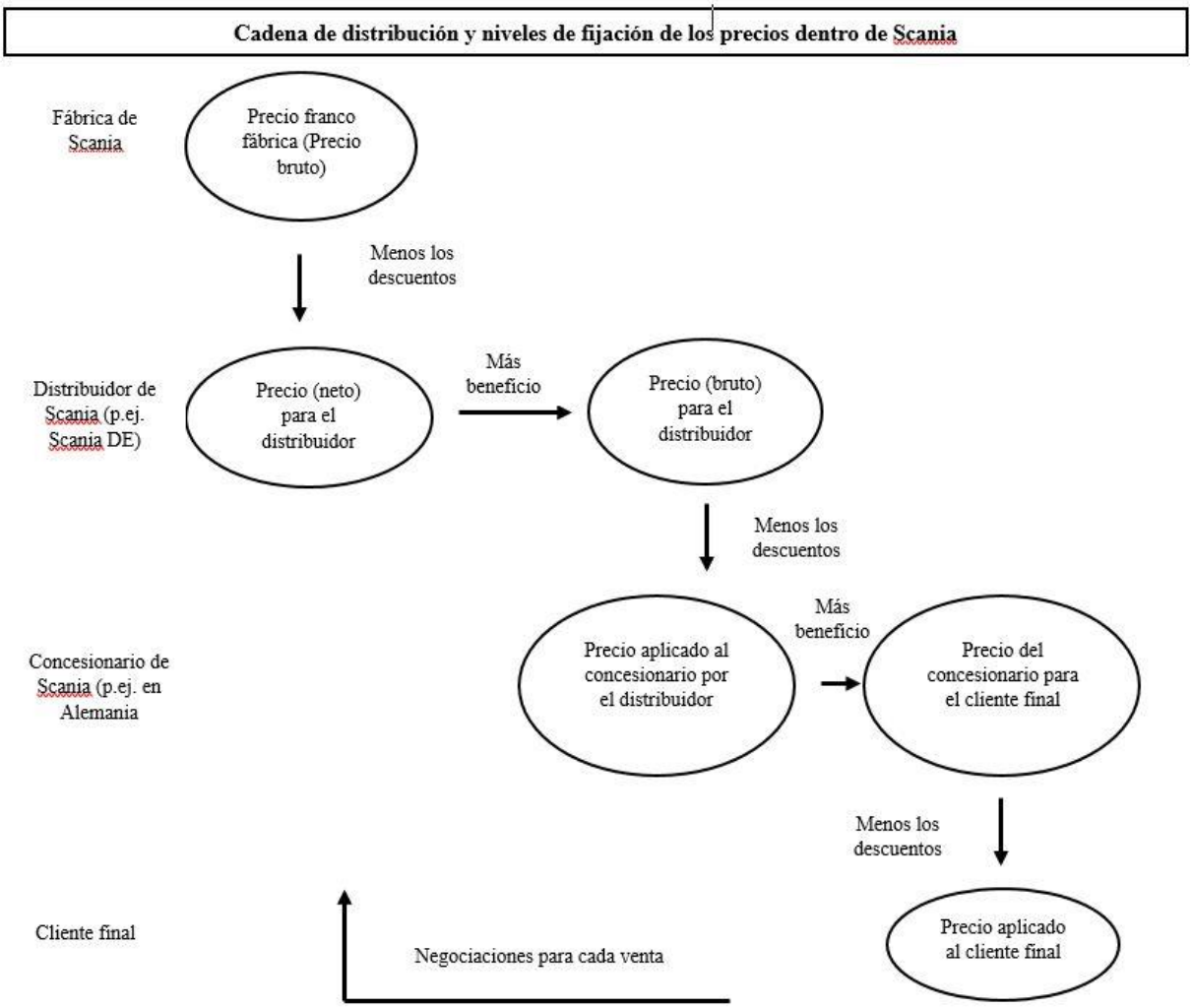
26 Además, el distribuidor nacional de Scania comunica su propia lista de precios brutos (consistente en el precio neto para el distribuidor más el margen de beneficio) para todas las distintas piezas disponibles de un camión a los concesionarios Scania en su territorio (considerando 46 de la Decisión impugnada).

27 El concesionario de Scania negociará con el distribuidor un «precio neto para el concesionario» basado en la lista de precios brutos del distribuidor menos una rebaja considerable de la que se beneficia el concesionario (considerando 47 de la Decisión impugnada).

28 [*confidencial*].

29 Los clientes que compran los camiones a través de los concesionarios de Scania pagan el «precio al cliente». El «precio al cliente» consiste en el precio neto para el concesionario más el margen de beneficio del concesionario y los posibles costes derivados de la personalización del camión, menos los descuentos y las promociones ofrecidos al cliente (considerando 48 de la Decisión impugnada). La Comisión constata que la modificación del precio en cualquier nivel de la cadena de distribución tendrá un impacto limitado o no afectará al precio final pagado por el consumidor (considerando 48 de la Decisión impugnada).

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



31 El considerando 50 de la Decisión impugnada contiene un gráfico de las distintas fases del mecanismo de tarificación dentro de Scania, según se describen en los apartados 24 a 29 de la presente sentencia. Las demandantes aportaron este gráfico durante el procedimiento administrativo y se presenta de la siguiente manera:

d) Sobre el impacto de los incrementos de precios en el ámbito europeo sobre los precios en el ámbito nacional

32 En los considerandos 51 y 52 de la Decisión impugnada, la Comisión examina el impacto de los incrementos de los precios en el ámbito europeo sobre los precios en el ámbito nacional. A este respecto, la Comisión señala que los distribuidores nacionales de los fabricantes, como Scania DE, no son independientes en la fijación de los precios brutos y de las listas de precios brutos y que todos los precios aplicados en cada fase de la cadena de distribución hasta llegar al consumidor final derivan de las listas de precios brutos paneuropeos fijadas en la sede central (considerando 51 de la Decisión impugnada).

33 De ello se desprende, según la Comisión, que un incremento de los precios en la lista paneuropea de precios brutos, decidido en la sede central, determina el movimiento del «precio neto para el distribuidor», es decir, del precio que el distribuidor paga a la sede central por la compra del camión. Por consiguiente, según la Comisión, el incremento por parte de la sede central de los precios brutos antes mencionados influye también en el nivel del precio bruto del distribuidor, a saber, el precio que el concesionario paga al distribuidor, aun cuando el precio al consumidor final no se modifique necesariamente en la misma proporción o no se modifique en absoluto (considerando 52 de la Decisión impugnada).

2. Contactos colusorios entre Scania y las partes en la transacción

34 En la Decisión impugnada, la Comisión declaró que Scania había participado en reuniones colusorias y contactos con las partes en la transacción en el seno de distintos foros y a diversos niveles, que evolucionaron a lo largo del tiempo, mientras que las empresas participantes, los objetivos y los productos afectados habían continuado siendo los mismos (considerando 75 de la Decisión impugnada).

35 La Comisión identificó tres niveles de contactos colusorios.

36 En primer lugar, la Comisión afirmó que, en los primeros años de la infracción, los altos directivos de los miembros del cártel debatían sobre sus intenciones en materia de precios, los futuros incrementos de los precios brutos, en ocasiones también sobre la evolución de los precios netos al consumo y, a veces, se habían puesto de acuerdo sobre el incremento de sus precios brutos. En la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a este nivel de contactos colusorios como el «nivel de la alta dirección» (*top management*). La Comisión añadió que, en las reuniones al nivel de la alta dirección, los miembros del cártel acordaron, además, el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de los modelos de camiones conformes con las normas Euro 3 a Euro 5 y en ciertas ocasiones se convino no introducir las tecnologías en cuestión antes de una fecha determinada (considerando 75 de la Decisión impugnada). La Comisión señaló que las reuniones al nivel de la alta dirección habían tenido lugar entre 1997 y 2004 [considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada].

37 En segundo lugar, la Comisión afirmó que, durante un período limitado y de forma paralela a las reuniones al nivel de la alta dirección, los mandos intermedios de la sede central de los miembros del cártel mantuvieron conversaciones que incluían, además del intercambio de información técnica, intercambios sobre los precios y los incrementos de los precios brutos. En la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a este nivel de contactos colusorios como el «nivel inferior de la sede central» (*lower headquarters level*) (considerando 75 de la Decisión impugnada). La Comisión señaló que las reuniones al nivel inferior de la sede central habían tenido lugar entre 2000 y 2008 [considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada].

38 En tercer lugar, la Comisión afirmó que, tras la introducción del euro y la introducción de las listas de precios brutos a escala europea por la práctica totalidad de los fabricantes de camiones, los miembros del cártel habían continuado la coordinación sistemática de sus intenciones sobre los precios futuros a través de sus filiales alemanas. En la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a este nivel de contactos colusorios como el «nivel alemán» (*German level meetings*). La Comisión precisó que, de igual manera que en los contactos de los primeros años del cártel, los representantes de las filiales alemanas debatían sobre los futuros incrementos de los precios brutos, así como sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 5 y Euro 6. También intercambiaban otra información comercial sensible (considerando 76 de la Decisión impugnada). La Comisión declaró que las reuniones al nivel alemán se habían producido 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

39 La Comisión consideró que las pruebas documentales que figuraban en el expediente demostraban que los contactos antes mencionados se referían a:

- las modificaciones, previstas por los participantes en el cártel, de los precios brutos, de las listas de precios brutos, del calendario de estas modificaciones, así como, ocasionalmente, intercambios relativos a las modificaciones previstas de los precios netos o a las modificaciones de los descuentos ofrecidos a los clientes [considerando 212, letra a), de la Decisión impugnada];

- la fecha de introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6, así como la repercusión de los costes relativos a 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 las cuotas en los mercados objetivo, los precios netos actuales y los descuentos, las listas de precios brutos (incluso antes de su entrada en vigor), los configuradores de los camiones, los pedidos y los niveles de existencias [considerando 212, letra c), de la Decisión impugnada].

40 La Comisión señaló que las partes mantenían contactos multilaterales a distintos niveles y que, en ocasiones, tenían contactos y reuniones comunes a diferentes niveles. Según la Comisión, estos contactos estaban relacionados entre sí por su contenido, su fecha, las referencias abiertas de unos a otros y porque entre ellos circulaba la información obtenida (considerando 213 de la Decisión impugnada).

41 La Comisión consideró que estas actividades constituían una forma de coordinación y de cooperación mediante la cual las partes sustituían a sabiendas los riesgos de la competencia por una cooperación práctica entre ellas. Según la Comisión, el comportamiento en cuestión adoptó la forma de un acuerdo o una práctica concertada en el que las empresas competidoras se abstenían de determinar de manera independiente la política comercial que pretendían adoptar en el mercado, sino que coordinaban su comportamiento en materia de precios mediante contactos directos y se comprometían a un 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 mutua comprensión de la política de precios de las partes (considerando 215 de la Decisión impugnada).

42 La Comisión señaló que Scania había participado regularmente en las diferentes formas colusorias a lo largo de todo el período que duró la infracción y concluyó que la infracción en la que había participado Scania adoptó la forma de un acuerdo o de una práctica concertada en el sentido del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (considerando 229 de la Decisión impugnada).

b) Restricción de la competencia

43 La Comisión indicó que el comportamiento anticompetitivo en cuestión tenía por objeto la restricción de la competencia (considerando 236 de la Decisión impugnada).

44 Según la Comisión, el principal aspecto de todos los acuerdos y las prácticas concertadas que podía calificarse de restricción de la competencia consistía en la coordinación de los precios y de las subidas de precios brutos mediante contactos sobre los precios, la coordinación sobre la fecha y los costes adicionales resultantes de la introducción en el mercado de nuevos camiones conformes con las normas sobre emisiones y el intercambio de información sensible desde el punto de vista de la competencia (considerando 237 de la Decisión impugnada).

45 La Comisión afirmó que Scania había participado en los contactos colusorios descritos en el apartado 39 de la presente sentencia y que todos los acuerdos y prácticas concertadas en los que había participado tenían por objeto la restricción de la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE (considerandos 238 y 239 de la Decisión impugnada).

c) Infracción única y continuada

46 La Comisión consideró que los acuerdos o las prácticas concertadas entre Scania y las partes en la transacción constituían una infracción única y continuada que entraba en el ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1, así como del artículo 53 del Acuerdo EEE respecto del período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011. La infracción consistió en una colusión relativa a los precios y los incrementos de precios brutos en el EEE para los camiones medios y pesados, así como en cuanto al calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6 (considerando 315 de la Decisión impugnada).

47 Más concretamente, la Comisión consideró que, gracias a los contactos contrarios a la competencia, las partes habían seguido un plan común con un objetivo anticompetitivo único y que Scania tenía conocimiento o debería haber tenido conocimiento del ámbito de aplicación general y de las características esenciales del entramado de contactos colusorios y tenía la intención de contribuir a la práctica colusoria con sus acciones (considerando 316 de la Decisión impugnada).

48 La Comisión señaló que el objetivo anticompetitivo único consistía en la limitación de la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE. Según esta institución, ese objetivo se alcanzó mediante prácticas que reducían los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en lo tocante a los precios futuros y a los incrementos de los precios brutos, así como por lo que se refiere al calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de camiones que respetasen las normas medioambientales (considerando 317 de la Decisión impugnada).

d) Alcance geográfico de la infracción

49 La Comisión consideró que el alcance geográfico de la infracción abarcaba la totalidad del territorio del EEE durante todo el período de la infracción (considerando 386 de la Decisión impugnada).

4. Destinatarias

50 En primer lugar, la Comisión dirigió la Decisión impugnada a Scania CV AB y a Scania DE, a las que consideraba responsables directas de la infracción durante los siguientes períodos:

– en lo referente a Scania CV AB, durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 27 de febrero de 2009;

– en cuanto a Scania DE, durante el período comprendido entre el 20 de enero de 2004 y el 18 de enero de 2011 (considerando 410 de la Decisión impugnada).

51 En segundo lugar, la Comisión también declaró que, durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011, Scania AB fue titular, directa o indirectamente, de la totalidad de las acciones de Scania CV AB, que, a su vez, era propietaria, directa o indirectamente, de la totalidad de las acciones de Scania DE (considerando 411 de la Decisión impugnada). Por consiguiente, la Comisión indicó que también dirigía la Decisión impugnada a las siguientes entidades, que serían consideradas responsables conjunta y solidariamente como sociedades matrices:

– a Scania AB como responsable, por una parte, del comportamiento de Scania CV AB durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 27 de febrero de 2009 y, por otra parte, del comportamiento de Scania DE durante el período comprendido entre el 20 de enero de 2004 y el 18 de enero de 2011;

– a Scania CV AB como responsable del comportamiento 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).

52 La Comisión concluyó que las destinatarias de la Decisión impugnada eran las sociedades Scania AB, Scania CV AB y Scania DE (considerando 413 de la Decisión impugnada).

5. Cálculo del importe de la multa

53 En el presente asunto, la Comisión aplicó las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1/2003 (DO 2006, C 210, p. 2; en lo sucesivo, «Directrices para el cálculo de las multas»).

a) Importe de base de la multa

54 En primer lugar, en lo referente al valor de las ventas, se calculó sobre la base de las ventas de camiones pesados realizadas por las demandantes en el EEE (ajustadas para tener en cuenta la evolución del territorio del EEE) en 2010 —que es el último ejercicio social completo de la infracción— (considerandos 429 a 431 de la Decisión impugnada). La Comisión calculó que este valor correspondía al importe de [*confidencial*] euros.

55 La Comisión estimó que, habida cuenta de la importancia del valor de las ventas de las demandantes, los objetivos de disuasión y de proporcionalidad que subyacen al artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1/2003 podían alcanzarse sin emplear el valor total de las ventas de camiones pesados de las demandantes en 2010. Por consiguiente, y en aplicación del apartado 37 de las Directrices para el cálculo de las multas, la Comisión decidió tomar únicamente una fracción del valor total de las ventas a los efectos del cálculo de la multa, a saber, el importe de [*confidencial*] euros (considerandos 432 y 433 de la Decisión impugnada). La Comisión destacó que el porcentaje del valor de las ventas que había adoptado para Scania era el mismo que se utilizó en la Decisión de transacción en lo que atañe a las partes en la transacción (considerando 432 *in fine* de la Decisión impugnada).

56 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la gravedad de la infracción, la Comisión estimó que, habida cuenta, en primer término, del hecho de que los acuerdos relativos a la coordinación de los precios figuraban, por su propia

naturaleza, entre las infracciones más graves del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, en segundo término, de la circunstancia de que el cártel abarcaba todo el EEE, y, en tercer término, de la elevada cuota de mercado acumulada de las empresas implicadas en el cártel (que era superior al 90 %), el coeficiente de gravedad utilizado en el presente caso (a saber, el porcentaje del valor de las ventas adoptado) ascendía al 17 % (considerandos 434 a 437 de la Decisión impugnada).

57 En tercer lugar, la Comisión, teniendo en cuenta la duración de la participación de Scania en la infracción, multiplicó el importe resultante del apartado 56 de la presente sentencia por catorce, ya que esta cifra constituía el número de años de dicha participación (considerandos 438 y 439 de la Decisión impugnada).

58 En cuarto lugar, la Comisión, de conformidad con el apartado 25 de las Directrices para el cálculo de las multas, incrementó el importe de base en una cantidad adicional (cuota de ingreso), que ascendía al 17 % del valor de las ventas adoptado (considerandos 440 y 441 de la Decisión impugnada).

59 Sobre la base de estos cálculos, la Comisión concluyó que el importe de base de la multa ascendía a 880 523 000 euros (considerando 442 de la Decisión impugnada).

b) Importe final de la multa

60 La Comisión consideró que en el presente asunto 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). En consecuencia, concluyó que el importe final de la multa ascendía a 880 523 000 euros y que dicho importe no superaba el límite máximo legal del 10 % del volumen de negocios de Scania (considerandos 445 a 447 de la Decisión impugnada).

6. Fallo de la Decisión impugnada

61 El fallo de la Decisión impugnada establece lo siguiente:

«*Artículo 1*

Las siguientes personas jurídicas pertenecientes a Scania, al haberse concertado sobre los precios y las subidas de los precios brutos en el EEE para los camiones medios y pesados y sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6, han infringido el artículo 101 TFUE y el artículo 53 [del Acuerdo] EEE durante los siguientes períodos:

a) Scania AB (publ.), durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011;

b) Scania CV AB (publ.), durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011;

c) Scania DE, durante el período comprendido entre el 20 de enero de 2004 y el 18 de enero de 2011.

Artículo 2

Respecto de la infracción mencionada en el artículo 1, se imponen las siguientes multas:

880 523 000 euros conjunta y solidariamente a Scania AB (publ.) y Scania CV AB (publ.), de los cuales Scania DE se considera conjunta y solidariamente responsable [d]el pago de 440 003 282 euros.

[…]»

II. Procedimiento y pretensiones de las partes

62 Las demandantes interpusieron el presente recurso mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal General el 11 de diciembre de 2017.

63 Mediante escrito de 20 de febrero de 2019, la Secretaría del Tribunal General informó a las partes de la conclusión de la fase escrita del procedimiento.

64 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal General el 11 de marzo de 2019, las demandantes presentaron una solicitud de celebración de una vista oral. La Comisión no se pronunció sobre la celebración de la vista en el plazo establecido.

65 Al haberse modificado la composición de las salas del Tribunal General, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 27, apartado 5, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General, el Juez Ponente fue adscrito a la Sala Décima, a la que se atribuyó en consecuencia el presente asunto.

66 A propuesta del Juez Ponente, el Tribunal General (Sala Décima) acordó iniciar la fase oral del procedimiento.

67 A propuesta de la Sala Décima, el Tribunal General decidió, con arreglo al artículo 28 del Reglamento de Procedimiento, remitir el asunto a una Sala ampliada.

68 En el contexto de la crisis sanitaria relativa a la COVID-19, se aplazó la vista prevista para el 2 de abril de 2020.

69 Por impedimento de un miembro de la Sala Décima ampliada, el Presidente del Tribunal General designó al Vicepresidente del Tribunal General para completar la Sala Décima ampliada y ejercer, de este modo, la función de Presidente de esta.

70 Mediante escrito de 5 de junio de 2020, las demandantes, con arreglo al artículo 66 del Reglamento de Procedimiento, solicitaron la omisión frente al público de determinados datos que figuraban en el informe para la vista. Mediante escrito del mismo día, la Comisión solicitó, sobre la misma base, la omisión frente al público de determinados datos contenidos, en particular, en el informe para la vista y en la sentencia que pone fin al proceso.

71 Mediante escrito de 5 de junio de 2020, la Comisión, en virtud del artículo 109, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, solicitó la celebración de la vista a puerta cerrada. Las demandantes presentaron sus observaciones sobre esta solicitud el 9 de junio de 2020.

72 El 12 de junio de 2020, el Tribunal General decidió celebrar la vista a puerta cerrada.

73 En la vista celebrada el 18 de junio de 2020, se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas planteadas por el Tribunal General.

74 En la vista, el Tribunal General indicó a las partes que consideraba necesario para la resolución del litigio examinar ciertos documentos mencionados en la Decisión impugnada.

75 Tras las aclaraciones proporcionadas por la Comisión, en un escrito de 23 de junio de 2020, sobre el contenido y el régimen jurídico de los documentos mencionados en el apartado 74 de la presente sentencia, el Tribunal General, mediante auto de 14 de julio de 2020, adoptó una diligencia de prueba y una diligencia de ordenación del procedimiento solicitando a la Comisión que aportara dichos documentos. La Comisión dio cumplimiento a la solicitud del Tribunal General en el plazo señalado.

76 La fase oral del procedimiento concluyó el 26 de octubre de 2020.

77 Las demandantes solicitan al Tribunal General que:

- Anule la Decisión impugnada.

- En su defecto, anule parcialmente la Decisión impugnada y reduzca el importe de la multa que se les ha impuesto en virtud del artículo 261 TFUE y del artículo 31 del Reglamento n.º 1/2003.

- En todo caso, sustituya la apreciación de la Comisión por la suya propia en cuanto al importe de la multa que se les ha impuesto y reduzca esta de conformidad con el artículo 261 TFUE y el artículo 31 del Reglamento n.º 1/2003.

– Condene en costas a la Comisión.

78 La Comisión solicita al Tribunal General que:

– Desestime el recurso.

– Condene en costas a las demandantes.

III. Fundamentos de Derecho

A. Sobre la omisión de determinados datos frente al público

79 La Comisión, en su escrito de 5 de junio de 2020 (véase el apartado 70 de la presente sentencia), solicitó la omisión frente al público, en concreto, de los datos que las partes en la transacción le habían solicitado que omitiera en la versión no confidencial de la Decisión impugnada. La Comisión informó al Tribunal General de que, en cuanto a estas últimas solicitudes, las partes en la transacción habían sometido el asunto al consejero auditor con arreglo al artículo 8 de la Decisión 2011/695/UE del Presidente de la Comisión, de 13 de octubre de 2011, relativa a la función y el mandato del consejero auditor en determinados procedimientos de competencia (DO 2011, L 275, p. 29) y que, en dicha fecha, el consejero auditor aún no se había pronunciado sobre las solicitudes antes mencionadas de las partes en la transacción.

80 El Tribunal General, en aplicación del artículo 66 del Reglamento de Procedimiento, debe conciliar el principio de la publicidad de las resoluciones judiciales con el derecho a la protección de los datos personales y el derecho a la protección del secreto profesional, teniendo también en cuenta el derecho de acceso del público, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 15 TFUE, a las resoluciones judiciales (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia de 5 de octubre de 2020, Broughton/Eurojust, T-87/19, no publicada, EU:T:2020:464, apartado 49).

81 En el contexto de este ejercicio de conciliación, el Tribunal General decidió, en el presente asunto, en lo tocante a la versión no confidencial de la presente sentencia, proceder a la anonimización de los nombres de las personas físicas y a ocultar la denominación de las personas jurídicas distintas de las demandantes. También decidió ocultar ciertos datos relativos, en particular, al mecanismo de fijación de los precios dentro de Scania y al cálculo de la multa que se le ha impuesto cuya supresión no afecte a la comprensión de la versión no confidencial de la sentencia.

82 En cambio, el Tribunal General decidió no ocultar, en la versión no confidencial de la sentencia, los datos a los que se refieren las solicitudes de las partes en la transacción dirigidas a la Comisión (véase el apartado 79 de la presente sentencia). En efecto, algunos de estos datos pueden inferirse del contenido de los documentos publicados en el sitio de Internet de la Dirección General de «Competencia» de la Comisión y, en consecuencia, son de dominio público. Algunos otros datos simplemente constituyen calificaciones jurídicas del comportamiento de las partes en la transacción y de Scania o proporcionan aclaraciones de hecho relativas a dicho comportamiento. La supresión de estos datos afectaría a la comprensión por parte del público de la sentencia del Tribunal General.

83 La circunstancia, invocada por la Comisión, de que el consejero auditor aún no se haya pronunciado sobre las solicitudes de las partes en la transacción no afecta a la apreciación del Tribunal General. En efecto, la valoración del consejero auditor tiene por objeto establecer la versión no confidencial de la Decisión impugnada, mientras que la apreciación efectuada por el Tribunal General en el marco del artículo 66 del Reglamento de Procedimiento se refiere al establecimiento de la versión no confidencial de la sentencia. Por lo tanto, estas dos apreciaciones tienen objetos diferentes y, en consecuencia, el Tribunal General debe proceder con independencia del desarrollo del procedimiento ante el consejero auditor.

B. Sobre el fondo

84 Las demandantes han formulado nueve motivos en apoyo de su recurso.

85 En el marco del primer motivo, las demandantes invocan la vulneración del derecho de defensa, del principio de buena administración y de la presunción de inocencia derivada, en concreto, de la adopción de la Decisión de transacción con anterioridad a la adopción de la Decisión impugnada. En el marco del 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.º 1/2003, las demandantes critican, en esencia, que la Comisión les denegara el acceso a la totalidad de las respuestas al pliego de cargos presentadas por [*confidencial*] y por [*confidencial*].

86 Los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, basados, en particular, en la aplicación errónea 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 de una infracción única y continuada y a su imputación a Scania.

87 En el octavo motivo, basado en una aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, así como del artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003, las demandantes critican a la Comisión por haberles impuesto una multa referida a un comportamiento sujeto a prescripción y, en todo caso, por no haber tomado en consideración el hecho de que dicho comportamiento no fue continuado.

88 El noveno motivo se basa en la vulneración del principio de proporcionalidad y del principio de igualdad de trato en lo referente al importe de la multa. Basándose en este motivo, las demandantes solicitan también al Tribunal General, con carácter subsidiario, que reduzca el importe de la multa, de conformidad con el artículo 261 TFUE y el artículo 31 del Reglamento n.º 1/2003.

1. Primer motivo, basado en la vulneración del derecho de defensa, del principio de buena administración y de la presunción de inocencia

89 En apoyo del primer motivo, las demandantes alegan, en esencia, que la Decisión de transacción y la Decisión impugnada, que se adoptaron sobre la base de las mismas objeciones suscitadas en el pliego de cargos dirigido tanto a las partes en la transacción como a las demandantes, se refieren a la misma presunta práctica colusoria y ambas se basan en los mismos hechos y pruebas.

90 Partiendo de esta premisa, en primer lugar, las demandantes sostienen que la Decisión impugnada se adoptó vulnerando su derecho de defensa según se consagra en el artículo 48, apartado 2, de la Carta y en el artículo 27, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 1/2003, en la medida en que, en la Decisión de transacción, la Comisión efectuó la calificación jurídica de los hechos y calificó de infracción el comportamiento en el que había participado Scania antes de que esta hubiera tenido la posibilidad de ejercer de manera eficaz su derecho de defensa.

91 En segundo lugar, las demandantes afirman que la Comisión incumplió su obligación de llevar a cabo un examen diligente e imparcial, resultante del principio de buena administración consagrado en el artículo 41, apartado 1, de la Carta, en la medida en que, al haber adoptado la Decisión de transacción antes de la adopción de la Decisión impugnada, ya no podía demostrar imparcialidad y evaluar objetivamente los elementos de prueba y los argumentos presentados por Scania en el marco del procedimiento que dio lugar a la adopción de la Decisión impugnada.

92 Las demandantes añaden que, en estas condiciones, incluso un examen completo por el Tribunal General de los elementos de prueba en los que se basa la Comisión y que figuran en el sumario es incapaz de subsanar la infracción del artículo 41, apartado 1, de la Carta, cometida de este modo.

93 En tercer lugar, las demandantes sostienen que la Decisión impugnada incurrió en una vulneración de la presunción de inocencia cuyo respeto garantiza el artículo 48, apartado 1, de la Carta. Más concretamente, alegan que la Decisión de transacción define la postura final de la Comisión en cuanto a los mismos hechos que los enunciados en el pliego de cargos y concluye que esos hechos, en cuya realización también participó Scania, son constitutivos de una infracción. A su entender, esta declaración excede de la mera evocación de una posible responsabilidad de Scania y, en consecuencia, constituye una vulneración del derecho a la presunción de inocencia del que debería disfrutar Scania hasta que se aporten pruebas en contrario, que debe proporcionar la Comisión.

94 Según las demandantes, considerar que la vulneración de la presunción de inocencia es irrelevante siempre y cuando no conduzca a la Comisión a adoptar una decisión «mala», a saber, una decisión en la que la constatación

de la infracción no está debidamente acreditada mediante elementos de prueba, equivale en la práctica a privar a esta presunción de su contenido o de su objetivo, dado que, si la parte demandante pudiera demostrar que la decisión era errónea, entonces no tendría necesidad de invocar ninguna vulneración de la equidad del procedimiento.

95 Las demandantes concluyen que, debido a la adopción de la Decisión de transacción antes de la adopción de la Decisión impugnada, la Comisión no podía adoptar esta última contra Scania con total imparcialidad y sin incurrir de manera irreparable en una vulneración de su derecho a ser oída y de la presunción de inocencia respecto de esta última.

96 La Comisión rechaza las alegaciones de las demandantes y solicita la desestimación del primer motivo.

97 Con carácter preliminar, debe señalarse que, tal como confirmaron las demandantes en la vista en respuesta a una pregunta del Tribunal General, en el primer motivo, estas se oponen al carácter «híbrido» del procedimiento seguido por la Comisión, que, en las circunstancias del presente asunto, consideran que dio lugar a las presuntas violaciones, a saber, la vulneración del principio de la presunción de inocencia, el incumplimiento del deber de imparcialidad y la violación del derecho de defensa de Scania, que se había retirado del procedimiento de transacción. En particular, afirman que el hecho de haber adoptado la Decisión de transacción antes de la Decisión impugnada agrava estas violaciones.

98 A este respecto, debe recordarse que el artículo 10 *bis* del Reglamento n.º 773/2004, titulado «Procedimiento de transacción en casos de cártel», establece lo siguiente:

«1. Tras la incoación del procedimiento con arreglo al artículo 11, apartado 6, del Reglamento [n.º 1/2003], la Comisión podrá fijar un plazo dentro del cual las partes podrán indicar por escrito que están dispuestas a iniciar conversaciones con vistas a una transacción para, posiblemente, presentar una solicitud de transacción. La Comisión no estará obligada a tomar en consideración las solicitudes de transacción recibidas tras la expiración de dicho plazo.

[…]

2. La Comisión podrá informar a las partes que deseen iniciar conversaciones con vistas a una transacción:

a) de las objeciones que prevé formular en su contra;

b) de los elementos probatorios utilizados para determinar las objeciones previstas;

c) de las versiones no confidenciales de cualquier documento específico accesible que forme parte del expediente del caso en dicho momento, en la medida en que la solicitud de la parte en dicho sentido esté justificada con el fin de permitirle evaluar su posición en lo relativo a un período de tiempo o a cualquier otro aspecto particular del cártel, y

d) del abanico de multas potenciales.

[…]

Si las conversaciones con vistas a una transacción avanzan, la Comisión podrá fijar un plazo dentro del cual las partes podrán comprometerse a proseguir el procedimiento de transacción presentando una solicitud de transacción que refleje el resultado de las conversaciones mantenidas a tal fin y reconozca su participación en una infracción del artículo 101 [TFUE] y su responsabilidad. […] Antes de que la Comisión establezca un plazo para la presentación de las solicitudes de transacción, las partes afectadas podrán acceder a la información especificada en el primer párrafo, siempre que lo hubieran solicitado dentro de plazo. La Comisión no estará obligada a tomar en consideración las solicitudes de transacción recibidas tras la expiración de dicho plazo.

[…]

3. Si el pliego de cargos notificado a las partes afectadas refleja el contenido de sus solicitudes de transacción, la respuesta escrita de las partes al pliego de cargos confirmará, dentro de un plazo fijado por la Comisión, que el pliego de cargos que les ha sido enviado refleja el contenido de sus solicitudes de transacción. A continuación,

la Comisión podrá proceder a la adopción de una decisión con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento [n.º 1/2003] previa consulta al Comité Consultivo de 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 las conversaciones con vistas a una transacción en un caso dado o con respecto a una o varias partes afectadas, si considera que se menoscaba la eficacia del procedimiento.»

99 De entrada, ha de señalarse que esta disposición no se opone a la posibilidad de que la Comisión siga un procedimiento «híbrido» en el marco de la aplicación del artículo 101 TFUE, ni excluye tal posibilidad.

100 Asimismo, el Tribunal General ya ha admitido que la Comisión tenía derecho a recurrir a tal procedimiento «híbrido» y a aplicar un procedimiento de transacción respecto de las empresas que presentaran solicitudes de transacción, a la vez que proseguía el procedimiento regido por lo dispuesto con carácter general en el Reglamento n.º 773/2004, en lugar de por las normas que regulan el procedimiento de transacción, respecto de las empresas que no desearan presentar tales solicitudes 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, confirmada en casación 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).

101 Además, el Tribunal General también ha validado la posibilidad de que la Comisión adopte, en un primer momento, una decisión de transacción respecto de las partes que hayan decidido transigir y, en un segundo momento, una decisión a resultas del procedimiento ordinario respecto de las partes que hayan decidido no transigir, a condición, no obstante, de que la Comisión vele por el respeto del principio de la presunción de inocencia, en particular cuando la adopción de la Decisión de transacción no requiera la determinación de la responsabilidad de la parte que no participe 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 casación por la sentencia de 10 de julio de 2019, Comisión/Icap y otros, C-39/18 P, EU:C:2019:584).

102 Tal como alega la Comisión, retrasar o abandonar todo procedimiento de transacción debido a que una de las empresas afectadas, como sucede en el presente asunto con Scania, se ha retirado de dicho procedimiento iría en contra del objetivo perseguido por el procedimiento de transacción, según se enuncia 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 al desarrollo de los procedimientos de transacción en casos de cártel (DO 2008, L 171, p. 3), que consiste en garantizar una tramitación más rápida y eficaz del asunto con las empresas que hayan decidido transigir. Sin embargo, el respeto de dicho objetivo no debe menoscabar las exigencias relativas al respeto del principio de la presunción de inocencia y al cumplimiento del deber de imparcialidad.

103 Las circunstancias del presente asunto, invocadas por las demandantes en la vista, a saber, el hecho de que el pliego de cargos completo se dirigió a todas las partes y de que estas habían obtenido un acceso integral al expediente de instrucción, no permite concluir, contrariamente a lo que alegan las demandantes, que el recurso de la Comisión al procedimiento «híbrido» escalonado en el tiempo no permitiera cumplir tal objetivo de rapidez y eficacia. En efecto, este objetivo también se ve afectado por otras circunstancias propias de un procedimiento de transacción como el reconocimiento inequívoco, por las partes en la transacción, de su responsabilidad en la infracción, la aceptación del ejercicio limitado de su derecho de defensa, así como de la franja de las multas [véase la Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción con vistas a la adopción de decisiones con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento n.º 1/2003 en casos de cártel (DO 2008, C 167, p. 1), apartados 20 y 21].

104 En consecuencia, contrariamente a lo que alegan, en esencia, las demandantes, los procedimientos «híbridos» en el contexto de la aplicación del artículo 101 TFUE, en los que la adopción de la Decisión de transacción y de la decisión a resultas del procedimiento ordinario se escalonan en el tiempo, no suponen, en sí mismos y en todas las circunstancias, una vulneración de la presunción de inocencia, del derecho de defensa o del deber de imparcialidad y no tienen como consecuencia inevitable la violación de dichos principios y derechos, tal como se desprende de la jurisprudencia citada en los apartados 100 y 101 de la presente sentencia.

105 De lo anterior se deduce que la Comisión está legitimada para recurrir a tal procedimiento «híbrido», adoptando la Decisión de transacción antes de la Decisión impugnada, a condición, no obstante, de que se garantice el pleno respeto de esos principios y derechos.

106 Así pues, debe examinarse si, en las circunstancias del presente caso, la Comisión ha respetado la presunción de inocencia y su deber de imparcialidad frente a Scania, así como su derecho de defensa.

107 Las demandantes basan sus imputaciones del primer motivo principalmente en la premisa de que la Decisión de transacción y la Decisión impugnada se fundamentan en los mismos hechos y los mismos elementos de prueba. A este respecto, se refieren a los hechos relativos a los comportamientos de las partes en la transacción, como los expuestos en el punto 3 de la Decisión de transacción, pero «implicando necesariamente a Scania» de manera que el círculo de empresas cuya conducta se calificó jurídicamente en la Decisión de transacción no se limitó a las destinatarias de esta Decisión, sino que a su entender incluía también a Scania. Las demandantes sostienen asimismo que la vulneración del principio de la presunción de inocencia se deriva del hecho de que la Decisión de transacción y la Decisión impugnada se adoptaron sobre la base de las mismas objeciones planteadas en el pliego de cargos dirigido tanto a las partes en la transacción como a las demandantes.

108 En este sentido, en lo referente a la imputación basada en la vulneración del principio de la presunción de inocencia, debe recordarse que este principio es un principio general del Derecho de la Unión, establecido actualmente en el artículo 48, apartado 1, de la Carta, que se aplica a los procedimientos relativos a violaciones de las normas de competencia aplicables a las empresas que pueden conducir 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).

109 El artículo 48 de la Carta coincide con el artículo 6, apartados 2 y 3, del Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, hecho en Roma el 4 de noviembre de 1950 (en lo sucesivo, «CEDH»), tal como resulta de las Explicaciones sobre la Carta (DO 2007, C 303, p. 17). De ello se sigue, con arreglo al artículo 52, apartado 3, de la Carta, que debe tomarse en consideración el artículo 6, apartados 2 y 3, del CEDH a la hora de interpretar el artículo 48 de la Carta, como nivel mínimo de protección, y buscar inspiración en la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos (en lo sucesivo, «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]. En efecto, el artículo 52, apartado 3, de la Carta exige dar a los derechos contenidos en ella que correspondan a derechos garantizados por el CEDH el mismo sentido y alcance que les confiere dicho Convenio (véase la sentencia de 18 de julio de 2013, Schindler Holding y otros/Comisión, C-501/11 P, EU:C:2013:522, apartado 32 y jurisprudencia citada).

110 Asimismo, debe señalarse que, en la sentencia del TEDH de 27 de septiembre de 2011, A. Menarini Diagnostics S.R.L. c. Italia (CE:ECHR:2011:0927JUD004350908, §§ 39 a 44), relativa a una sanción impuesta por la autoridad italiana de regulación de la competencia por prácticas contrarias a la competencia análogas a las reprochadas a las demandantes, el TEDH estimó que, habida cuenta de la elevada cuantía de la multa impuesta, la sanción quedaba encuadrada, por su gravedad, en el ámbito penal. No obstante, el TEDH también declaró que la naturaleza de un procedimiento administrativo, como el examinado en la presente sentencia, podía diferir en diversos aspectos de la naturaleza de un procedimiento penal en el sentido estricto de la expresión. Si bien estas diferencias no pueden eximir a los Estados contratantes de su obligación de respetar todas las garantías ofrecidas por la dimensión penal del artículo 6 del CEDH, no obstante, sí pueden influir en sus formas de aplicación (TEDH, sentencia de 27 de septiembre de 2011, A. Menarini Diagnostics S.R.L. c. Italia, CE:ECHR:2011:0927JUD004350908, § 62; véase también, en este sentido, TEDH, sentencia de 23 de noviembre de 2006, Jussila c. Finlandia, CE:ECHR:2006:1123JUD007305301, § 43).

111 El principio de presunción de inocencia implica que toda persona acusada de una infracción se presume inocente hasta que su culpabilidad haya sido legalmente probada. Este principio se opone por lo tanto a toda declaración formal e incluso a toda alusión a la responsabilidad de una persona acusada de una infracción determinada en una resolución que ponga fin a las actuaciones, sin que esa persona haya podido contar con todas las garantías inherentes al ejercicio del derecho de defensa en un procedimiento que siga su curso normal y que concluya con una resolución sobre la procedencia de la imputación (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 la sentencia de 10 de julio de 2019, Comisión/Icap y otros, C-39/18 P, EU:C:2019:584).

112 A este respecto, el TEDH ha considerado que la expresión prematura de la culpabilidad de un sospechoso en una sentencia dictada contra sospechosos enjuiciados de forma separada también puede, en teoría, menoscabar el principio de la presunción de inocencia (véase TEDH, sentencia de 27 de febrero de 2014, Karaman c. Alemania, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, § 42 y jurisprudencia citada).

113 Según el TEDH, el principio de la presunción de inocencia resulta vulnerado si una decisión judicial o una declaración oficial relativa a un encausado contiene una declaración clara, realizada en ausencia de una condena firme, según la cual la persona afectada ha cometido la infracción de que se trata. En este contexto, el referido Tribunal ha destacado la importancia, por una parte, de la elección de los términos empleados por las autoridades judiciales, así como de las circunstancias particulares en las que se han formulado estos y, por otra parte, de la naturaleza y el contexto del procedimiento en cuestión (véase, en este sentido, TEDH, sentencia de 27 de febrero de 2014, Karaman c. Alemania, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, § 63).

114 El TEDH ha reconocido que, en los procedimientos penales complejos en los que se acusa a varios sospechosos a los que no se puede juzgar conjuntamente, el órgano jurisdiccional nacional debe mencionar imperativamente, para valorar la culpabilidad de los encausados, la participación de terceros que quizás serán juzgados separadamente con posterioridad. Dicho Tribunal ha precisado, no obstante, que, si se deben introducir los hechos relativos a la implicación de terceros, el órgano jurisdiccional en cuestión debe evitar comunicar más información de la necesaria para el análisis de la responsabilidad jurídica de las personas que están siendo enjuiciadas ante él. Asimismo, ese mismo Tribunal ha destacado que la motivación de las resoluciones judiciales debe formularse en unos términos que permitan evitar un juicio prematuro potencial relativo a la culpabilidad de los terceros afectados, que pueda comprometer el examen equitativo de los cargos que se les imputan en el marco de un procedimiento distinto (véanse, en este sentido, TEDH, sentencias de 27 de febrero de 2014, Karaman c. Alemania, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, §§ 64 y 65, y de 23 de febrero de 2016, Navalnyy y Ofitserov c. Rusia, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213, § 99).

115 Según la jurisprudencia del TEDH, la presunción de inocencia puede ser vulnerada no solo por los jueces y tribunales, sino también por otras autoridades públicas (véase TEDH, sentencia de 15 de marzo de 2011, Begu c. Rumanía, CE:ECHR:2011:0315JUD002044802, § 126 y jurisprudencia citada).

116 En el presente asunto, debe señalarse, al igual que ha hecho la Comisión, que ninguno de los pasajes de la Decisión de transacción invocados por las demandantes contiene referencias o alusiones a Scania de las que se desprenda que, en el momento de la adopción de dicha Decisión, la Comisión ya había prejuzgado su responsabilidad en el marco de una infracción del artículo 101 TFUE.

117 A este respecto, en primer término, ha de recordarse el tenor del considerando 4 de la Decisión de transacción, que establece lo siguiente:

«El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó un procedimiento en virtud del artículo 11, apartado 6, del Reglamento n.º 1/2003 contra las destinatarias de la presente Decisión y varias sociedades de otra empresa. Esta empresa no ha presentado una solicitud de transacción con arreglo al artículo 10 *bis*, apartado 2, del Reglamento n.º 773/2004. A la fecha de esta Decisión [de transacción], el procedimiento administrativo iniciado contra esta empresa con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003 está pendiente. A fin de evitar toda ambigüedad, la presente Decisión [de transacción] no formula ninguna conclusión relativa a dicha empresa en lo tocante a una infracción del Derecho de la competencia de la Unión Europea.»

118 Así pues, en el considerando 4 de la Decisión de transacción, la Comisión se refirió implícitamente a Scania, por un lado, como una empresa respecto de la cual estaba pendiente un procedimiento administrativo basado en el artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003 y, por otro lado, indicando que la Decisión de transacción no formulaba ninguna conclusión referida a ella en cuanto a una infracción del Derecho de la competencia de la Unión. Pues bien, tal referencia debe calificarse, como máximo, como la expresión de una sospecha de responsabilidad de Scania, aún por demostrarse, que no es constitutiva de una vulneración de la presunción de inocencia (véanse, en este sentido y por analogía, TEDH, sentencias de 27 de febrero de 2014, Karaman c. Alemania, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, § 63, y de 31 de octubre de 2017, Bauras c. Lituania, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, § 51 y jurisprudencia citada).

119 Sin embargo, en segundo término, aun cuando la existencia de tal referencia expresa en la Decisión de transacción a la ausencia, en esta fase, de una conclusión sobre la responsabilidad de Scania con arreglo al artículo 101 TFUE demuestra la voluntad de la Comisión de cumplir su obligación de respetar el principio de la presunción de inocencia, tal como lo ha definido la jurisprudencia del TEDH (véanse, en este sentido, TEDH, sentencias de 27 de febrero de 2014, Karaman c. Alemania, CE:ECHR:2014:0227JUD001710310, §§ 67, 69 y 70, y de 31 de octubre de 2017, Bauras c. Lituania, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, § 54), a saber, indicando claramente que Scania estaba afectada por un procedimiento distinto que se encontraba pendiente y que su responsabilidad aún no había sido declarada legalmente [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, apartado 45], esta no basta, por sí sola, para excluir la violación de este principio, tal como admitió la Comisión, en esencia, en la vista.

120 De este modo, para comprobar que se respeta la presunción de inocencia, también es preciso analizar la motivación de la Decisión de transacción en su conjunto a la luz de las circunstancias particulares que concurren en su adopción con el fin de verificar que otros pasajes de esta Decisión que pudieran ser comprendidos como una expresión anticipada de la responsabilidad de Scania en la infracción del Derecho de la competencia de la Unión, no privan de sentido a la referencia expresa a la ausencia de una conclusión sobre su responsabilidad [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, apartado 46].

121 A este respecto, las demandantes hacen referencia al punto 3 de la Decisión de transacción, consagrado a la descripción del comportamiento de las destinatarias de esta, y, más concretamente, a determinados pasajes en los que la Comisión describió los comportamientos en los que afirmaba que participaron «entre otras» las destinatarias de esta Decisión (considerandos 47 y 60 de la Decisión de transacción).

122 En la vista, la Comisión sostuvo que estas referencias no debían entenderse dirigidas implícitamente a Scania, incluso si se leían conjuntamente con el considerando 4 de la Decisión de transacción. Las demandantes no han presentado argumentos que permitan refutar esta interpretación de los considerandos 47 y 60 de la Decisión de transacción.

123 En todo caso, aun suponiendo que, al hacer referencia en la Decisión de transacción al comportamiento «entre otras» de las destinatarias de esta, la Comisión se refería implícitamente, en concreto, a Scania, tal referencia no atañe a su responsabilidad en la infracción examinada en el sentido de la jurisprudencia resumida en el apartado 111 de la presente sentencia, sino, como máximo, a su participación en determinados comportamientos constatados respecto de las partes en la transacción. Por lo tanto, no constituye una declaración «clara», realizada en ausencia de una condena firme, de que Scania ha cometido la infracción en cuestión en el sentido de la jurisprudencia mencionada en el apartado 113 de la presente sentencia.

124 En efecto, en la Decisión de transacción la Comisión, tal como ha alegado, efectuó la calificación jurídica de los hechos, según los reconocieron las destinatarias de dicha Decisión, como constitutivos de una infracción del artículo 101 TFUE y formuló, en el punto 4 de la Decisión de transacción, unas conclusiones sobre la responsabilidad en esta infracción únicamente en lo referente a las destinatarias de la Decisión de transacción.

125 Las demandantes sostienen, no obstante, que se deriva una vulneración de la presunción de inocencia del hecho de que la Decisión de transacción defina la postura final de la Comisión en cuanto a los mismos hechos que los enunciados en el pliego de cargos y concluya que esos hechos, en cuya realización afirma que también participó Scania, son constitutivos de una infracción. Según las demandantes, esta declaración excede de la mera mención de una posible responsabilidad de Scania.

126 A este respecto, ha de señalarse que los hechos tenidos en cuenta en la Decisión de transacción son los reconocidos por las partes en la transacción, tal como se desprende de su considerando 3.

127 El mero hecho de que las destinatarias de la Decisión de transacción hayan admitido su participación en la infracción y hayan reconocido su culpabilidad no puede conducir al reconocimiento implícito de la responsabilidad de Scania debido a su posible participación en esos mismos hechos, transformando de este modo automáticamente, *de facto* y *de jure*, las conclusiones alcanzadas respecto de las partes en la transacción en una especie de «veredicto encubierto» de la Comisión respecto de Scania (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de marzo de 2019, Pometon/Comisión, T-433/16, EU:T:2019:201, apartado 68).

128 Sin embargo, un reconocimiento de culpabilidad por los miembros del cártel que participaron en el procedimiento de transacción constituye una circunstancia que puede repercutir en los hechos relativos a la participación de «otra empresa» sospechosa de haber participado en el mismo cártel, en el caso de autos Scania (véase, en este sentido, la 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, sentencia de 23 de febrero de 2016, Navalnyy y Ofitserov c. Rusia, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213, § 103). En consecuencia, la Comisión debe velar por que los hechos admitidos por las partes en la transacción no sean aceptados respecto de una parte que no participe en dicho procedimiento, como Scania, sin un examen completo y adecuado en el procedimiento ordinario en cuanto a las

alegaciones y los elementos de prueba presentados por esta (véanse, en este sentido y por analogía, TEDH, sentencias de 23 de febrero de 2016, Navalnyy y Ofitserov c. Rusia, CE:ECHR:2016:0223JUD004663213, §§ 103 a 105, y de 31 de octubre de 2017, Bauras c. Lituania, CE:ECHR:2017:1031JUD005679513, § 53).

129 En este contexto, procede recordar que, en el marco del procedimiento administrativo ordinario, la empresa afectada y la Comisión se encuentran, respecto al procedimiento de transacción, en una situación de «tabula rasa», en la que todavía deben probarse las responsabilidades. De este modo, con ocasión de la adopción de la Decisión respecto de Scania al término del procedimiento administrativo ordinario, por una parte, la Comisión solo estaba vinculada por el pliego de cargos y, por otra parte, estaba obligada, para respetar el principio de contradicción, a tomar en consideración todas las circunstancias relevantes, incluidos todos los datos y alegaciones presentados por Scania al ejercitar su derecho a ser oída, de manera que estaba obligada a reexaminar el expediente a la vista de estos 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 casación mediante 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).

130 Asimismo, la calificación jurídica de los hechos realizada por la Comisión respecto de las partes en la transacción no presupone, en sí misma, que la Comisión adopte necesariamente la misma calificación jurídica de los hechos respecto de Scania tras el procedimiento distinto referido a esta empresa, tal como destacó la Comisión en el considerando 366 de la Decisión impugnada y confirmó en la vista en respuesta a una pregunta del Tribunal General. En efecto, según resulta de la jurisprudencia, nada impide a la Comisión constatar que una parte en un acuerdo o una práctica concertada es responsable en virtud del artículo 101 TFUE, mientras que otra no lo es (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de julio de 2018, ABB/Comisión, T-445/14, no publicada, EU:T:2018:449, apartados 177 a 179 y jurisprudencia citada).

131 En cuanto a la alegación de las demandantes según la cual la vulneración de la presunción de inocencia resulta del hecho de que la Decisión de transacción y la Decisión impugnada se basan en los mismos elementos de prueba, la Comisión admite que existe un cierto solapamiento entre los elementos de prueba en los que se ha apoyado en las dos Decisiones.

132 Sin embargo, tal solapamiento entre los elementos de prueba no permite en sí mismo concluir que no se haya respetado la presunción de inocencia en el presente asunto por lo que respecta a las demandantes. En efecto, el mero hecho de haberse basado en los mismos elementos de prueba en las dos Decisiones no presume en modo alguno la conclusión que podía extraer de ellos la Comisión en lo referente a la responsabilidad de Scania.

133 Asimismo, tal como alega acertadamente la Comisión, aunque el principio de la presunción de inocencia se opone a toda declaración formal de una infracción o a toda alusión a la responsabilidad de las demandantes que pudieran hacerse en la Decisión de transacción, en la medida en que estas no han podido contar con todas las garantías habituales para el ejercicio del derecho de defensa en el marco de la adopción de dicha Decisión, este principio no excluye la posibilidad de basarse en elementos de prueba comunes, a condición de que las demandantes tengan la oportunidad de impugnar ante los órganos jurisdiccionales de la Unión las declaraciones realizadas sobre la base de estos elementos de prueba (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), lo que sucede en el presente caso.

134 Del mismo modo, no puede prosperar la alegación de las demandantes según la cual la vulneración del principio de la presunción de inocencia se deriva del hecho de que la Decisión de transacción y la Decisión impugnada se adoptaron sobre la base de las mismas objeciones planteadas en el pliego de cargos dirigido tanto a las partes en la transacción como a las demandantes.

135 A este respecto, por un lado, debe señalarse que, aun cuando la Comisión formuló conclusiones relativas al papel y la responsabilidad de Scania en lo tocante a la infracción en cuestión en el pliego de cargos enviado tanto a Scania como a las partes que finalmente participaron en el procedimiento de transacción, contrariamente a lo que alegan las demandantes, la Decisión de transacción no se fundamenta directamente en este pliego de cargos, sino en la interpretación común de las objeciones entre las partes en la transacción y la Comisión a resultas de las reuniones referidas a las transacciones, con arreglo al artículo 10 *bis*, apartado 2, del Reglamento n.º 773/2004 y a los apartados 16 y 17 de la Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo de los procedimientos de

transacción con vistas a la adopción de decisiones con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento n.º 1/2003 en casos de cártel, tal como señaló la Comisión en el considerando 367 de la Decisión impugnada.

136 Por otro lado, es importante señalar que nada impedía a las demandantes refutar, durante el procedimiento que dio lugar a la adopción de la Decisión impugnada y en cumplimiento de su derecho de defensa, las objeciones formuladas contra ellas en el pliego de cargos.

137 En efecto, el respeto del derecho de defensa obliga a la Comisión a dar a los interesados, antes de adoptar una Decisión en materia de multas, la oportunidad de que den a conocer de manera útil sus puntos de vista en relación con los cargos que esta formula respecto a ellos, en particular sobre la realidad y la pertinencia de los hechos y circunstancias aducidas y sobre los documentos utilizados por la Comisión en apoyo de su alegación de que existe una 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, apartados 9 y 11).

138 En un procedimiento por infracción de las normas de competencia, el pliego de cargos es la garantía procedimental 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).

139 De ello se deduce que, al alegar que la Comisión ha violado la presunción de inocencia de Scania debido a que la Decisión impugnada y la Decisión de transacción se basaban en los mismos hechos y elementos de prueba, así como en las mismas objeciones formuladas en el pliego de cargos tanto respecto de las partes en la transacción como en lo que respecta a Scania, las demandantes hacen abstracción de su derecho a presentar, al ejercer su derecho a ser oídas en el marco del procedimiento administrativo ordinario, todos los elementos de prueba dirigidos a refutar los hechos y los elementos probatorios en los que pretende basarse la Comisión, los cuales, en su caso, habían sido tenidos en cuenta por esta en la adopción de la Decisión de transacción, así como de la obligación de la Comisión de volver a examinar el expediente a la luz de esos nuevos elementos.

140 En el presente asunto, las demandantes no niegan que han tenido la oportunidad de ejercer efectivamente su derecho de defensa en el marco del procedimiento administrativo ordinario antes de la adopción de la Decisión impugnada, tanto por escrito como oralmente, y, por tanto, de impugnar los hechos y los elementos de prueba identificados por la Comisión para apoyar las objeciones formuladas en su contra. En particular, tal como se desprende concretamente del considerando 379 de la Decisión impugnada, y no han negado las demandantes, estas tuvieron la oportunidad de presentar su punto de vista sobre los elementos en los que se basó la Comisión, en particular sobre los que se adjuntaron al expediente de instrucción tras el pliego de cargos, como los extractos de las respuestas de algunas de las partes en la transacción al pliego de cargos o los elementos de hecho adicionales identificados por la Comisión durante el procedimiento administrativo ordinario, corroborando sus conclusiones provisionales en el pliego de cargos, que se comunicaron a Scania con la carta de exposición de los hechos de 7 de abril de 2017.

141 Sin embargo, las demandantes consideran que las alegaciones y las pruebas que presentaron fueron en vano, puesto que la Comisión ya se había pronunciado sobre la calificación jurídica del comportamiento en el que participó Scania declarándolo constitutivo de una infracción del artículo 101 TFUE.

142 Así pues, alegan, en esencia, que, al haber adoptado una calificación de los hechos en la Decisión de transacción declarándolos constitutivos de una infracción del artículo 101 TFUE, la Comisión ya no estaba en disposición de reconsiderar esta apreciación y de evaluar objetivamente los elementos de prueba y las alegaciones presentados por Scania o de adoptar otras medidas de investigación que pudieran poner en entredicho o debilitar estas apreciaciones realizadas en la Decisión de transacción. De este modo, consideran que la Decisión de transacción influyó en la estrategia de investigación de la Comisión y, en definitiva, en el contenido de las pruebas en las que la Comisión basó la Decisión impugnada. A este respecto, las demandantes invocan algunas circunstancias relativas al desarrollo del procedimiento que dio lugar a la adopción de la Decisión impugnada de las que afirman que se deduce la falta de imparcialidad de la Comisión.

143 De este modo, aducen, en el marco de la segunda imputación del primer motivo, el incumplimiento por la Comisión de su obligación de efectuar una investigación imparcial en infracción del artículo 41, apartado 1, de la Carta.

144 A este respecto, debe recordarse que se desprende de una reiterada jurisprudencia que la Comisión está obligada a respetar, durante un procedimiento administrativo en materia de cárteles, el derecho a una buena administración, reconocido en el artículo 41 de la Carta (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Ziegler/Comisión, C-439/11 P, EU:C:2013:513, apartado 154 y jurisprudencia citada).

145 A tenor del artículo 41 de la Carta, toda persona tiene derecho, en particular, a que las instituciones de la Unión traten sus asuntos imparcialmente. Esta exigencia de imparcialidad abarca, por un lado, la imparcialidad subjetiva, en el sentido de que ninguno de los miembros de la institución interesada a cuyo cargo esté el asunto tome partido o tenga prejuicios personales y, por otro, la imparcialidad objetiva, en el sentido de que la institución debe ofrecer garantías suficientes para descartar cualquier duda legítima a este respecto (véase la sentencia de 11 de julio de 2013, Ziegler/Comisión, C-439/11 P, EU:C:2013:513, apartado 155 y jurisprudencia citada).

146 Entre las garantías otorgadas por el Derecho de la Unión en los procedimientos administrativos, vinculadas al principio de buena administración, figura la obligación de la institución competente de examinar, detenida e imparcialmente, todos los elementos pertinentes del asunto de que se trate (véase la sentencia de 27 de septiembre de 2012, Shell Petroleum y otros/Comisión, T-343/06, EU:T:2012:478, apartado 170 y jurisprudencia citada).

147 Con carácter preliminar, debe señalarse que, contrariamente a lo que alega la Comisión, una vulneración del principio de imparcialidad en unas circunstancias similares a las del presente asunto no se aprecia únicamente como una posible consecuencia de la violación del principio de la presunción de inocencia en la adopción de la Decisión de transacción, sino que puede derivarse de otros incumplimientos de la Comisión a la hora de ofrecer garantías suficientes para excluir toda duda legítima, en el sentido de la jurisprudencia citada en el apartado 145 de la presente sentencia, sobre su imparcialidad en el desarrollo del procedimiento ordinario.

148 No obstante, ninguna de las alegaciones formuladas por las demandantes permite demostrar que, en el presente asunto, la Comisión no haya ofrecido todas las garantías para excluir cualquier duda legítima en lo referente a su imparcialidad en el examen del asunto respecto de Scania, y especialmente en el examen de las alegaciones y los elementos de prueba que esta pudo presentar en el marco del ejercicio de su derecho de defensa durante el procedimiento administrativo ordinario.

149 En primer término, debe destacarse a este respecto que, cuando examina los elementos de prueba aportados, en el procedimiento ordinario, por las partes que han decidido no transigir, la Comisión no está vinculada en modo alguno por las constataciones de hecho y las calificaciones jurídicas que ha realizado en la Decisión de transacción respecto de las partes que han decidido transigir. Así pues, en virtud del principio de la presunción de inocencia y de su deber de imparcialidad, la Comisión puede realizar constataciones de hecho o calificaciones jurídicas diferentes de las efectuadas en la Decisión de transacción, si su reexamen *ex novo* de los elementos de prueba a su disposición, de conformidad con el principio de «tabula rasa», lo justifica.

150 En segundo término, no puede prosperar el argumento de las demandantes según el cual la duda sobre la imparcialidad de la Comisión resulta del hecho de que la comisaria responsable de la competencia anunció la adopción de la Decisión de transacción en una conferencia de prensa, de manera que la Comisión ya no podía apartarse de las conclusiones de esta Decisión en la Decisión impugnada. En efecto, en el comunicado de prensa en cuestión se indica claramente, al igual que en el considerando 4 de la Decisión de transacción (véase el apartado 117 de la presente sentencia), que la comisaria antes mencionada no formuló ninguna conclusión relativa a la responsabilidad de Scania, respecto de la cual el procedimiento ordinario aún estaba en curso. Por tanto, en dicho comunicado, la comisaria responsable de la competencia se limitó a informar al público de la adopción de la Decisión de transacción con la discreción y la cautela que, en lo que atañe a responsabilidad de Scania en la infracción en cuestión, requiere el respeto de la presunción de inocencia y, en consecuencia, no incumplió su deber de imparcialidad (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia de 12 de diciembre de 2018, Servier y otros/Comisión, T-691/14, recurrida en casación, EU:T:2018:922, apartados 132 y 134).

151 En tercer término, las demandantes no demuestran cómo el hecho de haber implicado a los mismos servicios de la Comisión, en concreto los de la Dirección General de «Competencia», en la adopción tanto de la Decisión de transacción como de la Decisión impugnada, puede, por sí solo, probar la inexistencia de un examen imparcial del asunto con respecto de ellas. Es cierto que la implicación de los mismos servicios en la adopción de las dos Decisiones dificulta garantizar que el examen de los hechos y de las pruebas respecto de una empresa tras la adopción de la Decisión de transacción se hará según el principio de «tabula rasa» exigido por la jurisprudencia

(véase el apartado 129 de la presente sentencia), lo que podría justificar, para disipar las dudas a estos efectos, que se confiaran los expedientes a dos equipos diferentes.

152 Sin embargo, en el presente asunto, las demandantes no demuestran que algún miembro de la Comisión o de los servicios implicados en la adopción de la Decisión impugnada haya tomado partido o tuviera prejuicios personales respecto de Scania, en particular por haber participado en la adopción de la Decisión de transacción, y haya vulnerado el principio de imparcialidad subjetiva, lo que podría afectar al examen imparcial de los hechos y las pruebas en lo que atañe a Scania.

153 En cuarto término, en cuanto a la alegación de las demandantes de que la Comisión no estuvo dispuesta a adoptar nuevas medidas de investigación, que habrían podido llevarla a poner en duda su postura adoptada en la Decisión de transacción, debe recordarse que el principio que prevalece en el Derecho de la Unión es el de la libre aportación de la prueba (véase la sentencia de 29 de febrero de 2016, Schenker/Comisión, T-265/12, EU:T:2016:111, apartado 40 y jurisprudencia citada).

154 También es preciso señalar, al igual que ha hecho la Comisión, que esta dispone de un margen de apreciación sobre la oportunidad de adoptar medidas de investigación. Así pues, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, de la existencia de tal margen de apreciación sobre la forma de llevar la investigación no puede deducirse de manera abstracta una manifestación de la parcialidad de la Comisión respecto de las demandantes. Al contrario, el hecho de no adoptar otras medidas de investigación se explica principalmente por el ejercicio por parte de la Comisión de su margen de apreciación en lo referente a la oportunidad de adoptar tales medidas. Por consiguiente, correspondía a las demandantes formular alegaciones que permitieran demostrar de manera concreta que la falta de medidas de investigación adicionales solo podía explicarse por la parcialidad de la Comisión y no por el ejercicio legítimo por parte de esta de su margen de apreciación en la realización de la investigación.

155 A este respecto, las demandantes aducen que, en su apreciación de la naturaleza y el alcance (temporal y geográfico) del presunto comportamiento, la Comisión se basó, especialmente en los considerandos 144 y 339 de la Decisión impugnada, en una apreciación de los hechos que Scania rechazaba y refutaba de manera detallada. En el sumario nada indica que la Comisión haya continuado la investigación para verificar las conclusiones de Scania, por ejemplo, remitiéndole una solicitud de información para que aportara pruebas documentales de sus observaciones o de estas impugnaciones, o dirigiendo tal solicitud a otras partes. De este modo, la Comisión cometió, a su entender, una «omisión interesada».

156 Sin embargo, tales alegaciones de las demandantes como máximo demuestran que la Comisión no siguió las conclusiones o las interpretaciones de los hechos propuestas por Scania, en particular por considerar que carecían de credibilidad (véase, en particular, el considerando 301 de la Decisión impugnada) y se confunden con la cuestión de si las apreciaciones fácticas contenidas en la Decisión impugnada están debidamente avaladas por elementos probatorios aportados por la Comisión y si esta incurrió en errores jurídicos en su análisis, lo que corresponde al examen de la conformidad a Derecho de la apreciación de esta última (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de diciembre de 2018, Servier y otros/Comisión, T-691/14, recurrida en casación, EU:T:2018:922, apartado 137 y jurisprudencia citada). Tal argumentación no permite demostrar que la Comisión haya actuado de forma parcial al decidir, en el ejercicio de su margen de apreciación, no continuar la investigación y, en particular, no solicitar a las demandantes que aportaran elementos de prueba adicionales en apoyo de sus propias alegaciones.

157 En quinto término, las demandantes argumentan que la Comisión no actuó de manera independiente en la medida en que, al tratarse de presuntas prácticas colusorias, esta institución es la autoridad encargada tanto de la investigación como de las actuaciones y de la adopción de una decisión.

158 A este respecto, ha de recordarse que de la jurisprudencia se desprende que la acumulación por parte de la Comisión de las funciones de instrucción y de sanción de las infracciones del artículo 101 TFUE no es, en sí misma, contraria al artículo 6 del CEDH según lo interpreta el TEDH y no constituye una violación del principio de imparcialidad, dado que sus decisiones están sometidas al control del juez de la Unión, que ofrece las garantías previstas en dicho artículo 6 del 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, EU:T:2012:325, apartados 65 a 67).

159 En lo tocante a la imputación basada en la vulneración del derecho de defensa, procede señalar que las demandantes no acusan a la Comisión de no haber respetado, durante el procedimiento administrativo que dio lugar a la adopción de la Decisión impugnada, todas las garantías procesales relativas al ejercicio efectivo de su derecho de defensa, según se prevén, en particular, en las disposiciones generales del Reglamento n.º 773/2004 (véase el apartado 140 de la presente sentencia), sino que invocan la violación de su derecho de defensa únicamente en lo referente al hecho de que, en la Decisión de transacción, la Comisión efectuó la calificación jurídica de los hechos referidos a los comportamientos de las partes en la transacción pero implicando necesariamente a Scania, sin que esta hubiera tenido la posibilidad de ejercer su derecho de defensa.

160 A este respecto, procede recordar que el respeto del derecho de defensa en todo procedimiento que pueda dar lugar a sanciones, en particular a multas o a multas coercitivas, constituye un principio fundamental del Derecho de la Unión que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ha puesto de relieve en varias ocasiones y ha sido consagrado en el artículo 48, apartado 2, de la Carta (véase la sentencia de 14 de septiembre de 2010, Akzo Nobel Chemicals y Akcros Chemicals/Comisión y otros, C-550/07 P, EU:C:2010:512, apartado 92 y jurisprudencia citada). Este principio debe ser plenamente observado aun cuando se trate de un procedimiento de carácter 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).

161 El principio de contradicción forma parte del derecho de defensa. Se aplica a cualquier procedimiento que pueda desembocar en una decisión de una institución de la Unión que afecte de manera sensible 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).

162 En la medida en que las demandantes alegan que la Decisión de transacción se adoptó sin que estas hubieran podido expresarse, debe señalarse, tal como se desprende del examen de la imputación basada en la vulneración de la presunción de inocencia, que la Decisión de transacción no afectó de manera significativa a los intereses de las demandantes en el sentido de la jurisprudencia mencionada en el apartado 161 de la presente sentencia habida cuenta de que, contrariamente a lo que aducen, en la Decisión de transacción, la Comisión no realizó una calificación jurídica de los hechos contra Scania y no prejuzgó en modo absoluto su responsabilidad en la infracción en cuestión. En consecuencia, el hecho de que Scania no fuera oída en el marco del procedimiento que dio lugar a la adopción de la Decisión de transacción no vulnera su derecho de defensa.

163 Por último, en lo tocante a la alegación de las demandantes según la cual, del hecho de que la Comisión consultara a las partes en la transacción en el marco de la preparación de la versión no confidencial de la Decisión impugnada con miras a su publicación resulta un «vínculo evidente» entre la Decisión de transacción y la Decisión impugnada, tal alegación tampoco puede prosperar. En efecto, por una parte, las demandantes no explican de qué manera tal «vínculo evidente» respalda sus alegaciones presentadas en el primer motivo. Por otra parte y en todo caso, tal como ha argumentado la Comisión, al actuar de este modo, dicha institución dio cumplimiento a la jurisprudencia derivada de la sentencia de 12 de octubre de 2007, Pergan Hilfsstoffe für industrielle Prozesse/Comisión (T-474/04, EU:T:2007:306), al ofrecer a las partes en la transacción la posibilidad de alegar la confidencialidad de determinados datos referidos a ellas, habida cuenta del hecho de que, sin ser las destinatarias de la Decisión impugnada, aun así se las mencionaba.

164 Del mismo modo, las demandantes no pueden alegar válidamente que un mero error técnico que tuvo como consecuencia que, en el sitio de Internet de la Comisión, en la entrada relativa a la Decisión impugnada, el enlace condujera a la Decisión de transacción permita considerar que se estableció una relación entre las dos Decisiones, de forma que podía extraerse de ello una conclusión relativa a la responsabilidad de Scania en virtud del artículo 101 TFUE.

165 De cuanto antecede se deduce que procede desestimar el primer motivo.

2. 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.º 1/2003

166 Las demandantes argumentan, 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.º 1/2003, al denegarles el acceso a la totalidad de las respuestas al pliego de cargos presentadas por [*confidencial*] y por [*confidencial*], pese a que,

según ellas, era probable que tales respuestas contuvieran elementos de descargo respecto de las demás partes, incluida Scania, distintos de los que figuraban en los extractos de dichas respuestas a las que le dio acceso el consejero auditor.

167 En efecto, según las demandantes, [*confidencial*] y [*confidencial*] utilizaron sus respuestas al pliego de cargos para impugnar las alegaciones de la Comisión contra ellas, como demuestran los extractos que Scania fue autorizada a examinar. Las demandantes consideran que el hecho de que la Comisión cambiara parcialmente de opinión sobre si las respuestas de [*confidencial*] y [*confidencial*] eran de cargo o de descargo arroja una duda sobre la conformidad a Derecho de la negativa a otorgar pleno acceso a dichas respuestas.

168 Basándose en la jurisprudencia, la Comisión refuta las alegaciones de las demandantes en la medida en que no demuestran que la negativa a conceder a Scania acceso a la totalidad de las respuestas de [*confidencial*] y [*confidencial*] al pliego de cargos que no forman parte de un expediente de instrucción propiamente dicho afectara al ejercicio efectivo del derecho de defensa de dicha entidad y, en particular, al derecho a consultar los documentos que pudieran contener elementos probatorios de descargo referidos a ella.

169 Según se desprende de la jurisprudencia citada en el apartado 160 de la presente sentencia, el respeto del derecho de defensa en todo procedimiento que pueda dar lugar a sanciones, en particular a multas y multas coercitivas, constituye un principio fundamental del Derecho de la Unión reconocido en el artículo 48, apartado 2, de la Carta. Este principio debe ser plenamente observado aun cuando se trate de un procedimiento de carácter administrativo.

170 Según el artículo 27, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003, «los derechos de la defensa de las partes estarán garantizados plenamente en el curso del 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».

171 Debe recordarse que, según una reiterada jurisprudencia, el respeto del derecho de defensa exige que durante el procedimiento administrativo la persona afectada haya podido dar a conocer efectivamente su punto de vista sobre la realidad y la pertinencia de los hechos y circunstancias invocados, así como sobre los documentos que la Comisión tuvo en cuenta para fundamentar su alegación de la existencia de 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).

172 En cuanto que corolario del principio de respeto del derecho de defensa, el derecho a acceder al expediente implica que la Comisión debe dar a la empresa afectada la posibilidad de examinar todos los documentos que figuran en el expediente de la instrucción que puedan ser pertinentes para su defensa. Ello comprende tanto las pruebas materiales como las de descargo, con excepción de los secretos comerciales de otras empresas, de los documentos internos de la Comisión y de otras informaciones confidenciales (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).

173 A este respecto, procede recordar que solo al inicio de la fase contradictoria administrativa se informa a la empresa afectada, mediante el pliego de cargos, de todos los elementos esenciales en los que se apoya la Comisión en esta fase del procedimiento y solo entonces dicha empresa disfruta del derecho de acceso al expediente para garantizar el ejercicio efectivo de su derecho de defensa. En consecuencia, la respuesta al pliego de cargos de las demás empresas que participaron en el cártel no está comprendida, en principio, en el conjunto de documentos del expediente de instrucción que las partes pueden consultar (sentencias de 14 de mayo de 2020, NKT Verwaltung y NKT/Comisión, C-607/18 P, no publicada, EU:C:2020:385, apartado 263, y de 30 de septiembre de 2009, Hoechst/Comisión, T-161/05, EU:T:2009:366, apartado 163).

174 Sin embargo, si la Comisión se propone basarse en un pasaje de una contestación a un pliego de cargos o en un documento adjuntado como anexo a dicha contestación para acreditar la existencia de una infracción en el contexto de un procedimiento de aplicación del artículo 101 TFUE, debe darse a las demás empresas implicadas en dicho procedimiento la oportunidad de pronunciarse sobre esta prueba. En estas circunstancias, el referido pasaje de una contestación al pliego de cargos o el documento unido como anexo a dicha contestación constituye efectivamente una prueba de cargo frente a las diversas empresas que hayan participado en la infracción (sentencia de 14 de mayo de 2020, NKT Verwaltung y NKT/Comisión, C-607/18 P, no publicada, 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).

175 Por analogía, si un pasaje de una respuesta a un pliego de cargos o un documento adjunto a tal respuesta puede ser pertinente para la defensa de una empresa, porque permite que esta alegue aspectos que no concuerdan con las deducciones realizadas por la Comisión en esa fase, constituye un medio de prueba de descargo. En ese supuesto debe permitirse que la empresa interesada examine ese pasaje o el documento en cuestión y se manifieste sobre ellos (sentencia de 12 de julio de 2011, Mitsubishi Electric/Comisión, T-133/07, EU:T:2011:345, apartado 43).

176 Sin embargo, el mero hecho de que otras empresas invocaran los mismos argumentos que la empresa afectada y que estas, en su caso, emplearan más recursos en su defensa no basta para considerar que tales argumentos sean pruebas 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).

177 En cuanto a las consecuencias de un acceso al expediente que no respete estas reglas, por lo que se refiere a la falta de comunicación de un documento de descargo, la empresa afectada debe probar que el hecho de no divulgarlo pudo influir, en su perjuicio, en el desarrollo del procedimiento y en el contenido de la decisión de la Comisión. Basta con que la empresa demuestre que habría podido utilizar dicho documento de descargo en su defensa, en el sentido de que, si hubiera podido valerse de este durante el procedimiento administrativo, habría podido invocar elementos que no concuerdan con las deducciones que efectuó la Comisión en esa fase y, por tanto, habría podido influir, de una manera o de otra, en las apreciaciones formuladas por esta en la decisión, al menos por lo que se refiere a la gravedad y a la duración del comportamiento que se le imputaba y, en consecuencia, al nivel del importe de la multa (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, apartados 74 y 75).

178 La posibilidad de que un documento que no se ha comunicado pueda incidir en el desarrollo del procedimiento y en el contenido de la decisión de la Comisión solo puede determinarse tras un examen provisional de ciertos medios de prueba que revele que los documentos no comunicados podían tener —en relación con dichos medios de prueba— una importancia que no se habría debido menospreciar (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).

179 Sin embargo, corresponde a la parte demandante aportar un primer indicio de la utilidad para su defensa de los documentos no comunicados (véase la sentencia de 14 de marzo de 2013, Fresh Del Monte Produce/Comisión, T-587/08, EU:T:2013:129, apartado 690 y 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 jurisprudencia citada). Esta debe, en particular, identificar los elementos de descargo potenciales o aportar un indicio que acredite su existencia y, por lo tanto, su utilidad para el procedimiento (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).

180 Procede examinar, a la luz de estos principios, si, en el presente asunto, la negativa de la Comisión a conceder acceso a la totalidad de las respuestas de [*confidencial*] y [*confidencial*] al pliego de cargos podía menoscabar el derecho de defensa de las demandantes en la medida en que estas no tuvieron un acceso adecuado a los elementos de prueba potencialmente de descargo, tal como afirman.

181 A este respecto, ha de señalarse, al igual que ha hecho la Comisión, que existe una diferencia en el acceso al expediente de la Comisión referido a un cártel en función del momento en el que se haya adjuntado el documento al expediente de instrucción, lo que también se desprende del apartado 27 de la Comunicación de la Comisión relativa a las normas de acceso al expediente de la Comisión en los supuestos de aplicación de los artículos [101 TFUE] y [102 TFUE], los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE, y el Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo (DO 2005, C 325, p. 7). Si bien las partes afectadas, para poder ejercer de manera eficaz su derecho de defensa, tienen derecho a consultar el expediente de instrucción en el estado en que se encuentre en el momento del envío del pliego de cargos, con el fin de poder responder de forma útil a las objeciones formuladas por la Comisión en esta fase, el acceso a los documentos añadidos posteriormente al expediente, en particular a las respuestas de los demás miembros del cártel al pliego de cargos, no es ni automático ni ilimitado (véase, 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).

182 En el caso de autos, debe recordarse que el consejero auditor concedió acceso a las demandantes a determinados pasajes de las respuestas al pliego de cargos presentadas por [*confidencial*] y por [*confidencial*] al considerar que podían contener elementos de descargo relativos a Scania, habida cuenta 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, de manera que podían contener modificaciones o retractaciones de las declaraciones en las que se basó la Comisión.

183 No obstante, las demandantes argumentan que «es probable» que las respuestas al pliego de cargos presentadas por [*confidencial*] y por [*confidencial*] contengan elementos de descargo adicionales que habrían podido invocar de forma útil en el marco del ejercicio de su derecho de defensa.

184 Sin embargo, es preciso constatar que, tal como alega, en esencia, la Comisión, las demandantes son muy vagas en lo tocante a la identificación de los elementos de descargo potenciales que consideran que contienen las respuestas de [*confidencial*] y [*confidencial*] al pliego de cargos y que no se les comunicaron a resultas de la decisión del consejero auditor y, por tanto, no aportan ningún indicio que acredite su existencia y, en consecuencia, su utilidad para su defensa en el sentido de la jurisprudencia citada en el apartado 179 de la presente sentencia.

185 En efecto, las demandantes no precisan en modo alguno las apreciaciones de la Comisión que figuran en la Decisión impugnada que se hubieran podido ver influenciadas si se les hubiera concedido un acceso integral a las respuestas al pliego de cargos de [*confidencial*] y [*confidencial*]. En particular, no identifican ninguna deducción referida al comportamiento infractor propio de Scania que la Comisión haya basado concretamente en un elemento comprendido en la solicitud de clemencia [*confidencial*] o en la respuesta a la solicitud de información de [*confidencial*] y que, en su caso, podría haberse visto modificado o ser retirado por estas partes en sus respuestas al pliego de cargos.

186 Las demandantes invocan, a este respecto, las circunstancias procesales particulares del presente asunto y, más concretamente, el hecho de que [*confidencial*] y [*confidencial*], dos partes en la transacción, remitieron a la Comisión sus respuestas al pliego de cargos en el momento en que estaban en curso las negociaciones relativas a la resolución del procedimiento mediante una transacción, solamente algunas semanas antes de haber «probablemente» presentado su solicitud de transacción y antes de la adopción de la Decisión de transacción. Las demandantes deducen de ello que estas repuestas necesariamente tenían que contener las impugnaciones a las alegaciones de la Comisión contra ellas, lo que, a su entender, también se desprende de los extractos de las respuestas en cuestión a los que se dio acceso a Scania.

187 Sin embargo, tal indicio circunstancial y temporal relativo al hecho de que las partes en la transacción respondieron al pliego de cargos durante el procedimiento de transacción no basta, de por sí, para demostrar que estas respuestas contengan nuevos elementos de prueba de descargo respecto de Scania.

188 Pues bien, las demandantes no niegan que los extractos de las respuestas de que se trata a los que les concedió acceso el consejero auditor contenían elementos de prueba de descargo útiles para su defensa y no intentan siquiera inferir de estos extractos indicios que sugieran que las partes no comunicadas de dichas respuestas podrían, por deducción, contener otros elementos de descargo útiles para su defensa. En efecto, las alegaciones de las demandantes a este respecto no pasan de ser generales y abstractas.

189 De lo anterior resulta que las demandantes no han aportado ningún indicio de la utilidad para su defensa de las partes no comunicadas de las respuestas al pliego de cargos presentadas por [*confidencial*] y por [*confidencial*]. En consecuencia, no han probado que la Comisión haya vulnerado su derecho de defensa por el hecho de no haberles comunicado las versiones íntegras de las respuestas de que se trata.

190 En estas circunstancias, debe desestimarse el segundo motivo por infundado, sin que proceda adoptar la diligencia de ordenación del procedimiento solicitada por las demandantes y que tenía por objeto instar a la Comisión a aportar las versiones íntegras de las respuestas al pliego de cargos en cuestión.

3. Motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, en la medida en que se refieren a la conclusión de la Comisión relativa a la existencia de una infracción única y continuada y a su imputación a Scania

a) Observaciones preliminares

1) Sobre el concepto de infracción única y continuada

191 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 incluso de un comportamiento continuado, aun cuando uno o varios elementos de dicha serie de actos o del comportamiento continuado puedan también constituir, por sí mismos y aisladamente considerados, una infracción de la citada disposición. Por ello, cuando las diversas acciones de las empresas afectadas se inscriben en un «plan conjunto» debido a su objeto idéntico que falsea el juego de la competencia en el interior del mercado interior, la Comisión puede imputar la responsabilidad por dichas acciones en función de la participación en la infracción considerada 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 jurisprudencia citada).

192 Una empresa que haya participado en tal infracción única y compleja mediante comportamientos propios, subsumibles en los conceptos de acuerdo o de práctica concertada con un objeto contrario a la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE, apartado 1, y que pretendían contribuir a la ejecución de la infracción en su conjunto, puede así ser también responsable de los comportamientos adoptados por otras empresas en el marco de la misma infracción durante todo el período de su participación en dicha infracción. Así sucede cuando se acredita que la citada empresa intentaba contribuir con su propio comportamiento a la consecución de los objetivos comunes perseguidos por el conjunto de los participantes y que tuvo conocimiento de los comportamientos infractores previstos o ejecutados por otras empresas para alcanzar los mismos objetivos o que pudo de forma razonable haberlos previsto y que estaba dispuesta a asumir el riesgo (véase la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 42 y jurisprudencia citada).

193 En consecuencia, una empresa puede haber participado directamente en todos los comportamientos contrarios a la competencia que componen la infracción única y continuada, en cuyo caso la Comisión puede imputarle conforme a Derecho la responsabilidad de todos esos comportamientos y, por tanto, la citada infracción en su totalidad. Asimismo, una empresa puede haber participado directamente solo en una parte de los comportamientos contrarios a la competencia que componen la infracción única y continuada, pero haber tenido conocimiento de todos los otros comportamientos infractores previstos o ejecutados por los demás participantes en el cártel para alcanzar los mismos objetivos o haber podido preverlos de forma razonable y haber estado dispuesta a asumir el riesgo. En tal caso, la Comisión también puede lícitamente imputarle a dicha empresa la responsabilidad de la totalidad de los comportamientos contrarios a la competencia que componen tal infracción y, por consiguiente, de esta en su totalidad (sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 43).

194 Por el contrario, si una empresa ha participado directamente en uno o varios comportamientos contrarios a la competencia que componen una infracción única y continuada, pero no se ha acreditado que, mediante su propio comportamiento, intentase contribuir a la totalidad de los objetivos comunes perseguidos por los otros participantes en el cártel y que tenía conocimiento de todos los otros comportamientos infractores previstos o ejecutados por los citados participantes para alcanzar los mismos objetivos o que pudiera de forma razonable haberlos previsto y estuviera dispuesta a asumir el riesgo, la Comisión únicamente puede imputarle la responsabilidad de los comportamientos en los que participó directamente y de los comportamientos previstos o ejecutados por los otros participantes para alcanzar los mismos objetivos que los que ella perseguía y de los que se acredite que tenía conocimiento o podía haberlos previsto razonablemente 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).

195 Por último, el Tribunal de Justicia ha precisado que, con objeto de calificar diversos comportamientos como infracción única y continuada, no procedía verificar si presentaban un vínculo de complementariedad, en el sentido de que cada una de ellas estuviera destinada a hacer frente a una o varias consecuencias del juego normal de la competencia, y contribuían, mediante una interacción, a la realización del conjunto de los efectos contrarios a la competencia buscados por sus autores, en el marco de un plan global encaminado a un objetivo único. En cambio, la condición relativa al concepto de objetivo único implica que debe comprobarse si existen elementos que caractericen los distintos comportamientos que forman parte de la infracción que puedan indicar que los comportamientos materialmente ejecutados por otras empresas participantes no comparten el mismo objeto o el mismo efecto anticompetitivo y no se inscriben, por consiguiente, en un «plan conjunto» en función de su

objeto idéntico que falsea la competencia en el seno del mercado interior (véase, 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 publicada, EU:C:2013:866, apartados 247 y 248).

196 Como se desprende de la jurisprudencia citada en los apartados 191 y 192 de la presente sentencia, para llegar a la conclusión de que una empresa ha participado en una infracción única y continuada son determinantes tres elementos. El primero se refiere a la propia existencia de la infracción única y continuada. Los diferentes comportamientos en cuestión deben formar parte de un «plan conjunto» que tenga un único objetivo. Los elementos segundo y tercero se refieren a la imputabilidad de la infracción única y continuada a una empresa. Por una parte, dicha empresa debe haber tenido la intención de contribuir con su propio comportamiento a los objetivos comunes perseguidos por el conjunto de los participantes. Por otra parte, ha de haber tenido conocimiento de los comportamientos infractores previstos o ejecutados por otras empresas para alcanzar los mismos objetivos o debía poder preverlos razonablemente y estar dispuesta a asumir el riesgo (sentencia de 24 de septiembre de 2019, HSBC Holdings y otros/Comisión, T-105/17, recurrida en casación, EU:T:2019:675, apartado 208; véase también, en este sentido, la sentencia de 16 de junio de 2011, Team Relocations y otros/Comisión, T-204/08 y T-212/08, EU:T:2011:286, apartado 37).

2) Sobre la carga de la prueba y el grado de exigencia probatoria

197 En la medida en que la calificación de infracción única y continuada lleva a imputar a una empresa la participación en una infracción del Derecho de la competencia, procede recordar que, en el ámbito de dicho Derecho, en caso de litigio sobre la existencia de una infracción, incumbe a la Comisión probar las infracciones que constate y aportar las pruebas que acrediten de modo suficiente en Derecho la existencia de hechos constitutivos de 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).

198 Para demostrar la existencia de una infracción del artículo 101 TFUE, apartado 1, es necesario que la Comisión aporte pruebas serias, precisas y concordantes. No obstante, cada una de las pruebas aportadas por esta no debe necesariamente responder a estos criterios en relación con cada elemento de la infracción. Basta con que el conjunto de indicios invocados por esta institución, apreciado en su globalidad, responda a este 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).

199 Asimismo, cuando la Comisión se basa en pruebas documentales en el marco del establecimiento de una infracción del Derecho de la competencia, incumbe a las empresas de que se trata no solo presentar una alternativa verosímil a la tesis de la Comisión, sino también denunciar la insuficiencia de las pruebas utilizadas en la Decisión impugnada para demostrar la existencia de la infracción (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).

200 Además, las dudas que pueda albergar el juez deben beneficiar a la empresa destinataria de la decisión en la que se declara la existencia de una infracción (sentencia de 16 de febrero de 2017, Hansen & Rosenthal y H&R Wax Company Vertrieb/Comisión, C-90/15 P, no publicada, EU:C:2017:123, apartado 18). En efecto, ha de recordarse que la presunción de inocencia constituye un principio general del Derecho de la Unión, que actualmente se encuentra reconocido en el artículo 48, apartado 1, de la Carta. Este principio se aplica a los procedimientos relativos a las violaciones de las normas de competencia aplicables a las empresas que pueden conducir a la imposición de multas o multas coercitivas (véase el apartado 108 de la presente sentencia).

3) Decisión impugnada

201 En la Decisión impugnada, la Comisión consideró que Scania y las partes en la transacción seguían un plan común que tenía como objetivo anticompetitivo limitar la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE. A su entender, este objetivo se había alcanzado mediante prácticas que reducían los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en cuanto a los precios futuros y a los incrementos de los precios brutos, así como al calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de camiones que respetaran las normas medioambientales (considerando 317 de la Decisión impugnada). La Comisión precisó que las interacciones entre las partes:

– estaban relacionadas con modificaciones previstas de los precios brutos y de las listas de precios brutos, así como, de manera ocasional, con modificaciones previstas de los precios netos o modificaciones de los descuentos ofrecidos a los clientes, así como con el calendario de estos cambios;

– estaban relacionadas con el calendario y la repercusión de los costes de la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6;

– constituían un medio para compartir otros datos sensibles desde el punto de vista de la competencia, como información relativa a los plazos de entrega, los pedidos, las existencias, las cuotas de mercado objetivo, los precios netos actuales y los descuentos y los baremos de precios brutos (incluso antes de su entrada en vigor) y los configuradores de camiones pesados.

202 La Comisión consideró que el comportamiento antes mencionado formaba parte de un plan común con un objetivo anticompetitivo único por cinco razones, expuestas de forma detallada en los apartados 452 a 462 de la presente sentencia. Estas razones estribaban, en particular, en el hecho de que los contactos anticompetitivos se referían a los mismos productos, a saber, los camiones medios y pesados, y al mismo grupo de fabricantes de camiones; en el hecho de que la naturaleza de la información compartida (datos de naturaleza tarifaria y datos relativos al calendario de introducción de los modelos de camiones conformes con normas medioambientales específicas) había seguido siendo la misma durante todo el período que duró la infracción; en el hecho de que los contactos anticompetitivos se habían producido de manera frecuente y sistemática, y en el hecho de que la naturaleza, la extensión y la finalidad de esos contactos habían seguido siendo los mismos durante todo el período de la infracción a pesar de la circunstancia de que el nivel y las responsabilidades internas de los empleados implicados en dichos contactos habían evolucionado a lo largo de la infracción.

4) Sobre la alegación de las demandantes de que el concepto de infracción única y continuada supone que la Comisión identifique diversas infracciones manifiestamente relacionadas entre sí

203 En la réplica, las demandantes afirmaron que el recurso al concepto de infracción única y continuada implicaba la identificación por parte de la Comisión de diversas infracciones manifiestamente relacionadas entre sí. Según las demandantes, una infracción única y continuada no puede englobar comportamientos que no constituyan una infracción en sí mismos.

204 Partiendo de esta premisa, en primer lugar, las demandantes arguyen que la Comisión debería haber evaluado las pruebas relativas a cada nivel de los contactos de forma separada con el fin de establecer si cada nivel constituía una infracción y, en caso afirmativo, determinar su alcance y el objetivo contrario a la competencia perseguido. En segundo lugar, la Comisión debería haber valorado si las infracciones en cuestión debían considerarse como una infracción global única debido a que perseguían un plan global que servía a un objetivo anticompetitivo único. En tercer y último lugar, la Comisión debería haber evaluado el alcance temporal y geográfico de la infracción única y continuada basándose únicamente en las pruebas consideradas en su conjunto. Según las demandantes, la Comisión ignoró las dos primeras etapas y, al declarar la existencia de una infracción única y continuada, la justificó atribuyendo a los contactos en el nivel inferior de la sede central y a los contactos en el nivel alemán la misma naturaleza y el mismo alcance que los atribuidos a los contactos en el nivel de la alta dirección. Al actuar así, la Comisión declaró la existencia de una infracción única y continuada cuando esta no existía.

205 Esta argumentación de las demandantes, que debe examinarse antes de analizar los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, debe desestimarse.

206 En efecto, la premisa de esta argumentación, según la cual una infracción única y continuada debe englobar comportamientos que, considerados de forma separada, deben constituir una infracción del artículo 101 TFUE, no goza del respaldo de la jurisprudencia de los tribunales de la Unión. Tal como ya se ha indicado, estos han precisado que una infracción del artículo 101 TFUE podía resultar de una serie de actos o incluso de un comportamiento continuado «aun cuando uno o varios elementos de dicha serie de actos o del comportamiento continuado puedan también constituir, por sí mismos y aisladamente considerados, una infracción de la citada disposición» (véase el apartado 191 de la presente sentencia).

207 Según el Tribunal de Justicia, cuando las diversas acciones se inscriben en un «plan conjunto» debido a su objeto idéntico que falsea el juego de la competencia en el interior del mercado interior, la Comisión puede imputar la

responsabilidad por dichas acciones en función 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).

208 De esta jurisprudencia resulta que la constatación de la existencia de una infracción única y continuada no presupone necesariamente el establecimiento por la Comisión de varias infracciones, cada una comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE, sino la demostración por parte de esta institución de que los diferentes comportamientos que ha identificado se inscriben en un plan conjunto que tiene por objeto la consecución de un objetivo anticompetitivo único. La demostración por parte de la Comisión de la existencia de tal plan y de la vinculación de los comportamientos antes mencionados al referido plan reviste, por tanto, una importancia particular.

209 A mayor abundamiento, de la jurisprudencia resulta que el concepto de infracción única se refiere, en particular, a una situación en la que varias empresas han participado en una infracción consistente en un comportamiento continuado que tenía una única finalidad económica, dirigida a falsear la competencia (véase, en este sentido, la 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).

210 En el presente caso, está acreditado que, en la Decisión impugnada, la Comisión no calificó los comportamientos en cada uno de los tres niveles de los contactos de infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE. En cambio, consideró que dichos comportamientos, considerados globalmente, formaban parte de un plan conjunto que tenía por objeto la realización del objetivo anticompetitivo de limitar la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE. Para llegar a esta conclusión, y de conformidad con la jurisprudencia citada en el apartado 195 de la presente sentencia, la Comisión invocó los cinco elementos que caracterizaban a los comportamientos antes mencionados y resumidos en el apartado 202 de la presente sentencia. Habida cuenta del análisis que figura en los apartados 206 a 208 de la presente sentencia, este enfoque de la Comisión no adolece de errores.

211 De las consideraciones precedentes se desprende que se ha de rechazar la argumentación de las demandantes, en la medida en que se basa en la premisa errónea de que el recurso al concepto de infracción única y continuada supone la identificación de varias infracciones por parte de la Comisión. El examen de los motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo que se realiza a continuación permite al Tribunal General analizar, en particular, la conformidad a Derecho de la conclusión de la Comisión según la cual los distintos comportamientos, identificados en la Decisión impugnada, se enmarcan en un plan conjunto que tiene por objeto la consecución de un objetivo anticompetitivo único, que constituye de este modo una infracción única y continuada.

b) Sobre el tercer motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que los intercambios de información en el nivel inferior de la sede central se consideraron constitutivos de una infracción de estas disposiciones

212 En el marco del presente motivo, las demandantes formulan dos imputaciones. Por una parte, critican a la Comisión por haber considerado que los tres niveles de los contactos colusorios presentaban vínculos entre sí, especialmente el nivel inferior de la sede central con los otros dos niveles (primera imputación). En este contexto, sostienen que no existía ningún contacto ni ninguna reunión común entre estos niveles, que a su entender funcionaban de manera separada los unos de los otros. Por otra parte, las demandantes reprochan a la Comisión que considerara, basándose en particular en los supuestos vínculos existentes entre los tres niveles antes mencionados, que los contactos colusorios en el nivel inferior de la sede central constituían una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (segunda imputación).

213 La Comisión rechaza la argumentación de las demandantes.

214 Antes de abordar las dos imputaciones antes mencionadas, procede recordar los pasajes relevantes de la Decisión impugnada.

1) Decisión impugnada

215 En el considerando 213 de la Decisión impugnada, en la parte referida al examen de la cuestión relativa a la existencia de acuerdos o prácticas concertadas en el sentido del artículo 101 TFUE, la Comisión indicó que los

miembros del cártel estaban en contacto a diferentes niveles y que, en ocasiones, los distintos niveles mantenían reuniones comunes, por ejemplo, en lo referente a los empleados del nivel inferior de la sede central y los empleados del nivel alemán. La Comisión precisó en el considerando 213 antes mencionado que los contactos estaban relacionados entre sí por su contenido, su calendario, las referencias abiertas de unos a otros y la transmisión de la información recogida, y aportó, a este respecto, ejemplos de traslado de la información intercambiada en el nivel alemán a las sedes centrales respectivas de los miembros del cártel.

216 En los considerandos 315 a 317 de la Decisión impugnada, la Comisión concluyó que existía una infracción única y continuada y declaró que la totalidad de los contactos colusorios mencionados en el apartado 6.2 de la Decisión impugnada (y correspondientes a los tres niveles), presentados en orden cronológico, servían a un plan común que tenía como objetivo anticompetitivo único la restricción de la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE. Según la Comisión, este objetivo se alcanzó mediante prácticas que reducían los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en lo tocante a los precios futuros y a los incrementos de los precios brutos, así como por lo que se refiere al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de camiones que respetasen las normas medioambientales (considerando 317 de la Decisión impugnada).

217 En el considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada, la Comisión, con el fin de corroborar su conclusión de que el desplazamiento de los intercambios del nivel de la alta dirección hacia el nivel alemán no había afectado a la naturaleza continuada de la infracción, constató que existía un solapamiento temporal considerable entre las reuniones mantenidas en los distintos niveles. La Comisión señaló que, a pesar de la interrupción, en septiembre de 2004, de los contactos en el nivel de la alta dirección, los contactos entre los otros dos niveles habían continuado. En particular, entre 2003 y 2007, se organizaron reuniones y contactos entre competidores de forma común en el nivel inferior de la sede central y en el nivel alemán, y, a menudo, empleados de la sede central participaban en las reuniones al nivel alemán y viceversa. La Comisión también invocó la circunstancia de que las partes debatían de manera reiterada en el nivel inferior de la sede central sobre la información que debían intercambiar y a qué nivel.

2) Primera imputación

218 Por lo que respecta a la primera imputación planteada por las demandantes y relativa a los «vínculos» entre los tres niveles de los contactos colusorios, es preciso señalar que la Comisión invocó los siguientes elementos que demuestran la existencia de tales vínculos: el hecho de que los participantes en estos niveles eran empleados de las mismas empresas, esto es, de Scania y de las partes en la transacción; el hecho de que los intercambios en cada uno de los niveles tenían el mismo contenido; el hecho de que existía un solapamiento temporal entre las reuniones mantenidas a los distintos niveles; el hecho de que los niveles hacían referencia los unos a los otros e intercambiaban la información recogida; el hecho de que en ocasiones había contactos comunes y reuniones entre los diferentes niveles y que la Comisión se refirió específicamente a contactos comunes y a reuniones entre los empleados del nivel inferior de la sede central y empleados del nivel alemán de las empresas en cuestión [véanse los considerandos 213 y 327, letra a), de la Decisión impugnada].

219 La presente imputación de las demandantes se basa en particular en el hecho de que no existieron contactos o reuniones comunes entre los tres niveles de los contactos colusorios.

220 A este respecto, en primer lugar, se ha de señalar que, tal como se desprende de los apartados 215 y 217 de la presente sentencia y, a mayor abundamiento, de las aclaraciones de la Comisión en el apartado 122 del escrito de contestación, esta no basó su conclusión de que los niveles de los contactos colusorios estaban relacionados entre sí en el hecho de que existieran contactos o reuniones comunes entre el nivel de la alta dirección y el nivel inferior de la sede central y entre el nivel de la alta dirección y el nivel alemán. La Comisión se basaba únicamente en la existencia de los contactos y las reuniones comunes entre el nivel inferior de la sede central y el nivel alemán. Por lo tanto, la argumentación de las demandantes que pretende demostrar la falta de contactos y de reuniones comunes entre el nivel de la alta dirección y el nivel inferior de la sede central y entre el nivel de la alta dirección y el nivel alemán carece de eficacia.

221 En segundo lugar, procede señalar que, en la Decisión impugnada, la Comisión consideró que existían contactos comunes y reuniones comunes entre el nivel inferior de la sede central y el nivel alemán, en particular entre 2003 y 2007 [considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada]. De la Decisión impugnada se desprende que este

elemento constituyó una de las evidencias en las que se basó la Comisión para concluir que la infracción tenía un carácter continuado.

222 Por lo que se refiere a esta constatación de la Comisión, de los autos se desprende que se organizaban a menudo reuniones al nivel inferior de la sede central y al nivel alemán en la misma época y en el mismo lugar con el fin de preparar las ferias comerciales y que los participantes en el nivel inferior de la sede central estaban informados del contenido de los intercambios en el nivel alemán, que transmitían este contenido dentro de sus respectivas empresas y que, de manera más general, estaban en contacto con los participantes en los intercambios al nivel alemán.

223 A este respecto, el Tribunal General se remite, en particular, a los elementos de prueba que figuran en el considerando 137 de la Decisión impugnada relativos a una reunión entre competidores el 24 de agosto de 2004 en Múnich (Alemania). Según [*confidencial*], en esta reunión participaron empleados del nivel inferior de la sede central y del nivel alemán. En nombre de Scania, estaban presentes A del nivel inferior de la sede central y B del nivel alemán. Durante esta reunión se produjeron intercambios de información sobre los incrementos futuros de los precios en el mercado alemán y sobre las fechas de introducción en el mercado de los modelos de camiones conformes con las normas medioambientales. Una presentación en PowerPoint, preparada por [*confidencial*], que se menciona en el considerando 137 de la Decisión impugnada, demuestra que la información intercambiada en la reunión de 24 de agosto de 2004 fue transmitida a la sede central de [*confidencial*].

224 El Tribunal General se refiere también a los elementos de prueba incluidos en el considerando 147 de la Decisión impugnada que prueban que los empleados en el nivel inferior de la sede central estaban informados del contenido de los intercambios sobre los precios que se habían producido al nivel alemán con ocasión de una reunión entre competidores en Múnich los días 4 y 5 de julio de 2005. Más concretamente, el Tribunal General hace referencia al correo electrónico enviado por C, del nivel inferior de la sede central de [*confidencial*], a empleados de las demás empresas competidoras, también pertenecientes al nivel inferior de la sede central. En este correo electrónico, C, refiriéndose a la reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005 antes mencionada, indicaba en particular que, durante esta reunión, [*confidencial*] había proporcionado a los competidores información sobre la lista actual de los precios de [*confidencial*] (basado en el mercado alemán) y solicitaba, en concreto, a los destinatarios de su correo electrónico que hicieran lo mismo. El empleado de la sede central [*confidencial*] que figuraba entre los destinatarios del correo electrónico antes mencionado respondió que su empresa deseaba mantener los intercambios sobre los precios al nivel del mercado (a saber, al nivel alemán) e indicó los nombres de los empleados [*confidencial*] con los que se debía contactar en el marco de estos intercambios. El correo electrónico de C también estaba dirigido a D, del nivel inferior de la sede central de Scania, que había participado en la reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005 antes mencionada. De los autos se desprende que D no recibió el correo electrónico antes mencionado, dado que su nombre estaba mal escrito (véase el considerando 147 de la Decisión impugnada). Dicho esto, el correo electrónico de C demuestra que los empleados en el nivel inferior de la sede central, incluidos los empleados de Scania, estaban al corriente de los intercambios sobre los precios que tuvieron lugar durante la reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005 antes mencionada.

225 El Tribunal General observa asimismo que algunos de los empleados de las empresas participantes, aunque pertenecían a la sede central, participaban en los intercambios al nivel alemán, lo que corrobora la conclusión de la Comisión relativa a la existencia de vínculos entre el nivel inferior de la sede central y el nivel alemán. El Tribunal General se refiere en particular al caso de C de [*confidencial*] y de E de [*confidencial*]. Estos empleados, a pesar de que pertenecían a la sede central, intervenían y organizaban el intercambio de la información al nivel alemán.

226 De lo anterior resulta que la constatación de la Comisión según la cual existían contactos entre el nivel inferior de la sede central y el nivel alemán se ha probado de forma suficiente en Derecho.

227 En tercer lugar, en el presente motivo, las demandantes también han impugnado la afirmación de la Comisión realizada en el considerando 213 de la Decisión impugnada, según la cual los niveles de los contactos colusorios hacían referencia abierta los unos a los otros y la afirmación, en el considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada, de que los miembros del cártel debatían de manera reiterada en el nivel inferior de la sede central sobre la información que debía intercambiarse y a qué nivel.

228 Estas afirmaciones de la Comisión están acreditadas de modo suficiente en Derecho. En efecto, se desprende, en particular, de los elementos de prueba que figuran en el considerando 116 de la Decisión impugnada, relativos a una reunión entre competidores en el nivel inferior de la sede central celebrada los días 3 y 4 de julio de 2001,

que los empleados de la sede central estaban al corriente del contenido de los intercambios al nivel alemán, que consideraban que estos intercambios iban «demasiado lejos» y que eran «potencialmente peligrosos». Resulta de los elementos de prueba incluidos en el considerando 117 de la Decisión impugnada que, en la reunión de los días 3 y 4 de julio de 2001 antes mencionada, los competidores se pusieron de acuerdo en intercambiar en el futuro, al nivel inferior de la sede central, información sobre los productos y datos técnicos, pero no información sobre los precios o datos comparativos. Del mismo modo, de los elementos de prueba que constan en el considerando 147 de la Decisión impugnada (véase el apartado 224 de la presente sentencia) se desprende que los empleados en el nivel inferior de la sede central debatían sobre qué información debía intercambiarse y a qué nivel y que, en este contexto, algunos de estos empleados habían expresado el deseo de que los intercambios sobre los precios tuvieran lugar únicamente al nivel alemán.

229 De las consideraciones precedentes se desprende que, en el presente motivo, las demandantes no han logrado poner en entredicho las constataciones de la Comisión, incluidas en concreto en los considerandos 213 y 327, letra a), de la Decisión impugnada, relativas a los vínculos existentes entre los tres niveles de los contactos colusorios. Tal como ya se ha indicado, la Comisión invocó un cierto número de elementos que demostraban la existencia de los vínculos entre los tres niveles de los contactos colusorios (véase el apartado 218 de la presente sentencia) que no se han impugnado, a saber, el hecho de que los participantes eran empleados de las mismas empresas, el hecho de que existía un solapamiento temporal entre las reuniones celebradas a los tres niveles de los contactos colusorios, o que han sido impugnados sin que se hayan puesto en entredicho en el presente motivo, a saber, el hecho de que existían contactos entre los empleados en el nivel inferior de las sedes centrales respectivas de los miembros del cártel y los empleados en el nivel alemán. Habida cuenta de estos elementos, el Tribunal General considera que los tres niveles de los contactos colusorios estaban relacionados entre sí y que no actuaban de manera separada y autónoma los unos de los otros.

3) Segunda imputación

230 En lo referente a la segunda imputación formulada por las demandantes (véase el apartado 212 de la presente sentencia), debe recordarse que, en la Decisión impugnada, la Comisión no calificó los contactos colusorios al nivel inferior de la sede central (ni, por otro lado, los contactos colusorios a los otros dos niveles considerados de forma separada) de infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, sino que consideró que la totalidad de los contactos a los tres niveles formaban parte de una infracción única y continuada, en la medida en que seguían un plan común que tenía el objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE mediante, en concreto, intercambios que reducían la incertidumbre estratégica en lo tocante a los precios futuros y los incrementos de los precios brutos, así como en cuanto al calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6 (considerando 317 de la Decisión impugnada).

231 También es preciso recordar que la Comisión no estaba obligada a calificar los intercambios al nivel inferior de la sede central, considerados de forma separada, de infracción independiente del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE para concluir que existía una infracción única y continuada (véase el apartado 208 de la presente sentencia).

232 De lo expuesto anteriormente resulta que la presente imputación de las demandantes se basa en la premisa errónea de que, en la Decisión impugnada, la Comisión calificó los intercambios al nivel inferior de la sede central de infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE. Dicho esto, y sin perjuicio de esta premisa errónea, procede examinar, habida cuenta de las consideraciones que figuran en los apartados 208 a 211 de la presente sentencia, y a la luz de la argumentación de las demandantes, en qué medida los intercambios al nivel inferior de la sede central contribuían a la realización del plan común mencionado en el apartado 230 de la presente sentencia.

233 A este respecto, en primer lugar, ha de recordarse que, tal como se ha concluido en el marco del examen de la primera imputación, los participantes en el nivel inferior de la sede central estaban informados del contenido de los intercambios al nivel alemán, que transmitían ese contenido dentro de sus respectivas empresas y que, de forma más general, estaban en contacto con los participantes en los intercambios al nivel alemán (véase el apartado 222 de la presente sentencia). Así pues, se comprueba que los empleados en el nivel inferior de la sede central, al estar asociados con intercambios que reducían la incertidumbre estratégica en lo referente a los precios futuros y a las fechas de introducción en el mercado de los modelos de camiones conformes con las normas medioambientales, contribuían a la realización del plan común antes mencionado.

234 En segundo lugar, los elementos de prueba que figuran en el considerando 144 de la Decisión impugnada, relativos a una reunión entre competidores al nivel inferior de la sede central, los días 3 y 4 de febrero de 2005 en Lyon (Francia), demuestran que, en esa reunión, [*confidencial*] informó a los demás fabricantes, entre ellos Scania, del futuro incremento del 5 % del precio de uno de los modelos de camiones que fabricaba. Es preciso señalar que las demandantes han sostenido que esta información era de dominio público en la fecha de reunión antes mencionada y que, en apoyo de esta alegación, aportaron, en la fase de la réplica y algunos días antes de la vista, un artículo de una revista especializada cuya versión electrónica databa del 4 de febrero de 2005. Con independencia de la admisibilidad de este elemento probatorio, el Tribunal General considera que el artículo antes mencionado no demuestra la procedencia de la alegación de las demandantes, habida cuenta de que el alcance de la información comunicada por [*confidencial*] en la reunión de los días 3 y 4 de febrero de 2005 fue mayor que el alcance de la información contenida en el artículo antes mencionado, que se refería al incremento del precio del modelo de camión de [*confidencial*] únicamente para el mercado del Reino Unido.

235 La información sobre tarifas comunicada por [*confidencial*] en la reunión de los días 3 y 4 de febrero de 2005 al nivel inferior de la sede central demuestra que los intercambios a este nivel, independientemente de la cuestión de si constituyen una infracción de las normas de competencia, contribuían a la realización del plan común a que se refiere el apartado 230 de la presente sentencia, en la medida en que demuestra que dichos intercambios también se referían a cuestiones relativas a la tarificación de los camiones y no únicamente a cuestiones técnicas.

236 En tercer lugar, se desprende de un correo electrónico interno de [*confidencial*], enviado por F, del nivel inferior de la sede central de esta empresa, que obra en el considerando 146 de la Decisión impugnada y relativo a la reunión entre competidores de los días 4 y 5 de julio de 2005, que los empleados al nivel inferior de la sede central, incluyendo los empleados de la sede central de Scania, intercambiaban información relativa, en particular, a la fecha de introducción en el mercado de los modelos de camiones conformes con las normas medioambientales Euro 4 y Euro 5. A modo de ejemplo, en el correo electrónico antes mencionado, F informaba a sus colegas del hecho, revelado en la reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005, de que Scania «expondr[ía] una gama completa de motores conformes con [la norma] Euro 4 (y algunos motores conformes con [la norma] Euro 5) en el evento de [*confidencial*]» y del hecho de que ya se habían realizado 2 000 pedidos a Scania referidos a motores compatibles con la norma Euro 4. Asimismo, a modo de ejemplo, F informaba a sus colegas de que, según la información proporcionada por [*confidencial*] en la reunión antes mencionada, el incremento de los precios relacionado con la introducción de la norma Euro 5 no era cuestionado por sus clientes y que ya se habían vendido 6 000 camiones compatibles con esa norma. El contenido del intercambio de información en el nivel inferior de la sede central con ocasión de la reunión de los días 4 y 5 de julio de 2005 demuestra, asimismo, que los intercambios en el nivel inferior de la sede central contribuían a la realización del plan común a que se refiere el apartado 230 de la presente sentencia, en la medida en que prueba que dichos intercambios se referían igualmente a cuestiones relativas a la fecha de introducción en el mercado de los modelos de camiones conformes con normas medioambientales específicas.

237 En cuarto lugar, debe recordarse que los participantes en los tres niveles de los contactos colusorios eran empleados de las mismas empresas, que las reuniones al nivel inferior de la sede central se solapaban, desde el punto de vista temporal, con las reuniones a los otros dos niveles y que existían contactos entre los empleados del nivel inferior de la sede central y los empleados al nivel alemán (véanse los apartados 218 y 229 de la presente sentencia).

238 Sobre la base de estos elementos, es preciso constatar que los intercambios de información al nivel inferior de la sede central contribuían a la realización del plan común a que se refiere el apartado 230 de la presente sentencia y, por consiguiente, que la Comisión podía legítimamente tenerlos en cuenta a los efectos de la conclusión relativa a la existencia de una infracción única y continuada.

239 A la vista de las consideraciones precedentes, el presente motivo debe desestimarse.

c) Sobre el cuarto motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación y en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían participado en una práctica concertada relativos al calendario de introducción de las tecnologías de emisiones

240 La argumentación de las demandantes en el marco del presente motivo puede dividirse en tres partes, que se examinarán a continuación de forma sucesiva.

1) Primera parte del cuarto motivo, basada en el incumplimiento de la obligación de motivación

241 Las demandantes alegan que el razonamiento contenido en la Decisión impugnada no les permite comprender la naturaleza y el alcance de la infracción que se les imputa. En tal sentido, por un lado, afirman que del artículo 1 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión consideró que las demandantes habían cometido una infracción, en concreto, al concertarse sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6 y que este comportamiento constituía una infracción de pleno Derecho. Por otro lado, la Decisión impugnada también parece sostener, en los considerandos 243 y 321, que los hechos relativos a la concertación antes mencionada son «conexos» y «complementarios» del supuesto cártel sobre las tarifas y los precios brutos, sugiriendo de este modo que el mero intercambio de información sobre las fechas de introducción de las tecnologías no constituye en sí mismo una infracción.

242 Las demandantes concluyen que esta inconsistencia en el razonamiento de la Comisión constituye una violación del artículo 296 TFUE y que, sobre esta base, procede anular la Decisión impugnada.

243 Las demandantes también critican que la Comisión no explicara las razones por las cuales el intercambio de información sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones constituía una infracción por el objeto.

244 La Comisión refuta la argumentación de las demandantes.

245 Debe recordarse que, según una reiterada jurisprudencia, la obligación de motivación que establece el artículo 296 TFUE, párrafo segundo, constituye una formalidad sustancial que debe distinguirse de la cuestión del fundamento de la motivación, que pertenece al ámbito de la legalidad del acto controvertido en cuanto al fondo. Desde esta perspectiva, la motivación exigida debe adaptarse a la naturaleza del acto de que se trate y debe mostrar de manera clara e inequívoca el razonamiento de la institución de la que emane el acto, de manera que los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada y el órgano jurisdiccional competente pueda ejercer su control. En lo que atañe, en particular, a la motivación de las decisiones individuales, la obligación de motivar tales decisiones tiene por objeto, además de permitir un control judicial, proporcionar al interesado una indicación suficiente para saber si la decisión está potencialmente afectada por un vicio que permite impugnar su validez (véase la sentencia de 7 de noviembre de 2019, Campine y Campine Recycling/Comisión, T-240/17, no publicada, EU:T:2019:778, apartado 321 y jurisprudencia citada).

246 Asimismo, la exigencia de motivación debe apreciarse en función de las circunstancias de cada caso, en particular del contenido del acto, de la naturaleza de los motivos invocados y del interés que los destinatarios del acto u otras personas afectadas por el acto en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, puedan tener en recibir explicaciones. No se exige que la motivación especifique todos los elementos de hecho y de Derecho pertinentes, en la medida en que la cuestión de si la motivación de un acto cumple las exigencias de dicho artículo 296 TFUE debe apreciarse no solo en relación con su tenor literal, sino también con su contexto, así como con el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (véase la 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).

247 Además, la obligación de motivación establecida en el artículo 296 TFUE exige que el razonamiento en el que se basa una decisión sea claro e inequívoco. Así pues, la motivación de un acto debe ser lógica y, especialmente, no presentar contradicciones internas que obstaculicen la buena comprensión de las razones subyacentes a dicho acto (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).

248 En el presente asunto, en el considerando 236 de la Decisión impugnada, bajo el punto 7.2.3, titulado «Restricción de la competencia», la Comisión indicó que el comportamiento anticompetitivo en el presente caso tenía por objeto restringir la competencia en el territorio del EEE.

249 En el considerando 237 de la Decisión impugnada, la Comisión precisó que el elemento principal de todos los acuerdos y las prácticas concertadas en el presente asunto, que podía calificarse de restricción de la competencia, consistía en la coordinación de los precios y de las subidas de los precios brutos mediante contactos sobre los precios, sobre la fecha y los costes adicionales relativos a la introducción en el mercado de los nuevos modelos

de camiones conformes con las normas de emisiones y en el intercambio de información sensible desde el punto de vista de la competencia.

250 En el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada, la Comisión observó que Scania había celebrado acuerdos o se había coordinado con competidores sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6.

251 En el considerando 239 de la Decisión impugnada, la Comisión constató que el conjunto de los acuerdos y las prácticas concertadas en los que había participado Scania había tenido por objeto restringir la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE, apartado 1, y había permitido a las empresas adaptar su estrategia de precios a la luz de la información recibida de los competidores.

252 En el considerando 243 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó que las demandantes, al debatir sobre la fecha de introducción de las nuevas normas medioambientales y los costes adicionales ocasionados por la nueva tecnología, obtenían información sobre las intenciones de sus competidores en cuanto al nivel de los precios brutos. Según las explicaciones de la Comisión, la repercusión de los costes relativos a la introducción de la nueva tecnología medioambiental implicaba modificaciones del precio bruto de los modelos de camiones afectados. Las partes conocían la fecha a partir de la cual los nuevos modelos (en los que se repercutían los costes adicionales) serían incluidos en la lista de precios brutos de los competidores, en la medida en que conocían la fecha de introducción en el mercado de estos nuevos modelos. Por consiguiente, según la Comisión, la naturaleza de las conversaciones y de los acuerdos relativos a la fecha de introducción en el mercado de los nuevos modelos de camiones compatibles con las normas medioambientales era conexa y complementaria respecto de la colusión de las partes en lo referente a los precios y los incrementos de los precios brutos.

253 Asimismo, de los considerandos 315 a 350 de la Decisión impugnada, comprendidos en el punto 7.2.4, que lleva por título «Infracción única y continuada», se desprende que la Comisión imputó a Scania la comisión de una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, que calificó de infracción única y continuada, consistente en contactos colusorios relativos a la tarificación y al incremento de los precios brutos de los camiones medios y pesados en el seno del EEE, así como al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6. Según la Comisión, estos contactos colusorios tenían como objetivo restringir la competencia al reducir el nivel de incertidumbre estratégica entre los competidores relativa a los precios futuros, a los incrementos de los precios brutos, al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de los modelos de camiones conformes con las normas medioambientales (considerando 317 de la Decisión impugnada).

254 En el considerando 321 de la Decisión impugnada, la Comisión reiteró su análisis expuesto en el considerando 243 de la Decisión impugnada, según el cual la naturaleza de las conversaciones y de los acuerdos relativos a la fecha de introducción en el mercado de los nuevos modelos de camiones compatibles con las normas medioambientales era conexa y complementaria de la colusión de las partes en lo referente a los precios y los incrementos de los precios brutos.

255 Por último, procede recordar que, a tenor del artículo 1 de la Decisión impugnada:

«Las siguientes personas jurídicas pertenecientes a Scania, al concertarse sobre los precios y las subidas de los precios brutos en el EEE para los camiones medios y pesados y sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6, han infringido el artículo 101 TFUE y el artículo 53 [del Acuerdo] EEE durante los siguientes períodos [...]».

256 Por una parte, de la presentación antes mencionada de la Decisión impugnada resulta que, contrariamente a lo que alegan las demandantes, en dicha Decisión la Comisión no calificó de forma separada la concertación sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones de infracción independiente del artículo 101 TFUE. En cambio, está claro que la Comisión consideró que la concertación antes mencionada formaba parte de una infracción única y continuada que tenía como objetivo anticompetitivo único la restricción de la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el territorio del EEE.

257 Por otra parte, se desprende, en particular, de los considerandos 236, 237, 239, 243 y 321 de la Decisión impugnada que la Comisión consideró que los intercambios de información sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones eran conexos y complementarios de los intercambios de información relativos a los precios y a los incrementos de los precios brutos y que, en esencia, todos estos intercambios permitían a las empresas afectadas adaptar sus estrategias de precios en función de la información recibida por los competidores, constituyendo de este modo una restricción de la competencia por el objeto.

258 De las consideraciones precedentes se desprende que la motivación contenida en la Decisión impugnada presenta de forma clara e inequívoca el razonamiento de la Comisión, lo que, por tanto, permite al Tribunal General ejercer su control jurisdiccional. Asimismo, el contenido y el carácter detallado de la argumentación de las demandantes ante el Tribunal General demuestra que la motivación de la Decisión impugnada les ha permitido impugnarla de manera efectiva ante este.

259 Sobre la base de lo expuesto anteriormente, procede desestimar la primera parte del presente motivo.

2) Segunda parte del cuarto motivo, basada en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían participado en una práctica concertada sobre el calendario de introducción en el mercado de tecnologías de emisiones

260 Las demandantes refutan la apreciación de la Comisión de que celebraron un acuerdo o incurrieron en una práctica concertada sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones.

261 A este respecto, las demandantes observan que la obligación de conformidad de los motores de camiones con las normas Euro resulta de la normativa europea, que es conocida por los fabricantes de camiones, y no deriva de concurrencia competitiva alguna en materia de innovación.

262 Las demandantes alegan también que Scania siempre ha respetado las distintas normas de emisiones Euro antes incluso de la aplicación de los plazos establecidos por la normativa europea y que, por lo general, su fabricación estaba planificada alrededor de seis o siete años antes de la fecha límite prevista por dicha normativa referida a la introducción de las tecnologías conformes con dichas normas. Según las demandantes, este hecho no es conciliable con la tesis de la Comisión de que Scania celebró un acuerdo con sus competidores o participó en una práctica concertada referidos al calendario de introducción de las tecnologías conformes con las normas Euro.

263 Las demandantes invocan igualmente la circunstancia de que las fechas de lanzamiento de las tecnologías de emisiones varían enormemente entre los fabricantes de camiones, lo que a su entender pone en entredicho la existencia de una coordinación entre ellos en cuanto a dichas fechas.

264 Las demandantes refutan también el que los intercambios de información descritos en la Decisión impugnada demuestren que estas celebraron un acuerdo o participaron en una práctica concertada relativos a la introducción de nuevas tecnologías de emisiones.

265 La Comisión rechaza la argumentación de las demandantes.

266 A este respecto, procede señalar que los conceptos de «acuerdo», «decisiones de asociaciones de empresas» y «práctica concertada», desde un punto de vista subjetivo, recogen formas de colusión que comparten la misma naturaleza y que solo se distinguen por su intensidad y por las formas en las 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 jurisprudencia citada).

267 Por lo que respecta a la definición de práctica concertada, el Tribunal de Justicia declaró que tal práctica era una forma de coordinación entre empresas que, sin haber desembocado en la celebración de un convenio propiamente dicho, sustituía conscientemente los riesgos de la competencia por una cooperación práctica entre ellas (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).

268 Los criterios de coordinación y cooperación constitutivos de una práctica concertada, lejos de exigir la elaboración de un verdadero «plan», deben interpretarse a luz de la lógica inherente a las disposiciones sobre competencia del Tratado, según la cual todo operador económico debe determinar autónomamente la política que pretende

seguir en el mercado interior y las condiciones que desea 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 jurisprudencia citada).

269 Si bien es cierto que esta exigencia de autonomía no excluye el derecho de los operadores económicos a adaptarse con habilidad al comportamiento que han comprobado o que prevén que seguirán sus competidores, sí se opone sin embargo de modo riguroso a toda toma de contacto directo o indirecto entre dichos operadores por la que se pretenda influir en el comportamiento en el mercado de un competidor actual o potencial, o desvelar a tal competidor el comportamiento que uno mismo va a adoptar en el mercado o que se pretende adoptar en él, si dichos contactos tienen por objeto o efecto abocar a condiciones de competencia que no correspondan a las condiciones normales del mercado de que se trate, teniendo en cuenta la naturaleza de los productos o de los servicios prestados, el tamaño y número de las empresas 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).

270 Así, el Tribunal de Justicia ha declarado que el intercambio de información entre competidores podía ser contrario a las normas sobre competencia en la medida en que debilitaba o suprimía el grado de incertidumbre sobre el funcionamiento del mercado de que se trata, con la consecuencia de que restringía la competencia entre las empresas (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).

271 En el presente caso, debe recordarse que, en el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada, la Comisión afirmó que Scania había celebrado acuerdos o se había coordinado con sus competidores sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6. Esta afirmación de la Comisión se basa en diversos elementos de prueba incluidos en la Decisión impugnada que demuestran su conformidad a Derecho.

272 En primer lugar, es preciso hacer referencia al acta de una reunión al nivel de la alta dirección, celebrada el 6 de abril de 1998 en Bruselas (Bélgica), mencionada en el considerando 103 de la Decisión impugnada. Esta acta demuestra claramente que los participantes en esa reunión intercambiaron información sobre los precios y sobre el calendario de introducción de los modelos de camiones conformes con la norma Euro 3 y que se pusieron de acuerdo para no introducir la tecnología conforme con esta norma antes de que dicha introducción fuera obligatoria. El acta antes mencionada prueba asimismo que los participantes en la reunión intercambiaron información sobre la repercusión en los precios de la introducción de la nueva tecnología. En la medida en que dicha acta hace referencia a «todos los miembros de [*confidencial*]», puede inferirse que Scania participó en la reunión del 6 de abril de 1998 antes mencionada.

273 En segundo lugar, el Tribunal General se refiere a la reunión al nivel de la alta dirección celebrada los días 10 y 11 de abril de 2003 en Gotemburgo (Suecia), en la que participó Scania, que figura en el considerando 127 de la Decisión impugnada. Unas notas manuscritas tomadas por un representante de [*confidencial*] que participó en esta reunión, y mencionadas en dicho considerando, demuestran que los participantes intercambiaron información sobre los precios y sobre la introducción de las tecnologías conformes con la norma Euro 4. Según estas notas:

«Ventas de [*confidencial*] en Euro 4 oct. 2004. [*confidencial*]/Scania puede introducirlo antes pero no desea hacerlo. Todos acuerdan introducirlo el [*confidencial*] “Introducción de las ventas”.»

274 El contenido de la reunión de los días 10 y 11 de abril de 2003, mencionada en el apartado 273 de la presente sentencia, se explicita en el fax enviado el 8 de mayo de 2003 por [*confidencial*] a los competidores —entre los cuales se contaba Scania— que figura en el considerando 128 de la Decisión impugnada, documento en el que se indica:

«Durante nuestra reunión en Gotemburgo comentamos la introducción en el mercado de la especificación Euro 4. Me he tomado la libertad de discutir esta cuestión con nuestro colega, [G]. Aunque [*confidencial*] duda de que todos mantengamos nuestras promesas, acepta una introducción en el mercado en septiembre de 2004, [*confidencial*]. Claramente, no deberíamos ofrecerla a la venta antes de esa fecha. Supongo que seguimos estando

todos de acuerdo y que nos ceñiremos a esa fecha. Si usted no puede por cualquier motivo, le agradecería que me informara de ello a vuelta de fax.»

275 Las demandantes invocaron las explicaciones de [*confidencial*] durante el procedimiento administrativo según las cuales las notas citadas en el apartado 273 de la presente sentencia no informaban de la existencia de un acuerdo entre los fabricantes de camiones, sino que únicamente indicaban que todos habían aceptado como una realidad que los motores conformes con la norma Euro 4 probablemente no serían lanzados antes del [*confidencial*] de septiembre de 2004. Sin embargo, procede considerar que estas explicaciones, aportadas *a posteriori* y que contradicen el texto claro de las notas del representante de [*confidencial*] y del fax del 8 de mayo de 2003 que prueba que los competidores habían acordado introducir los motores conformes con la norma Euro 4 en septiembre de 2004, no son convincentes.

276 En tercer lugar, es preciso referirse al correo electrónico enviado el 16 de septiembre de 2004 por H, representante de [*confidencial*], a los competidores, incluida Scania, en el que indicaba su decisión de no participar en la reunión al nivel de la alta dirección prevista en Hannover (Alemania). Dicho correo electrónico, mencionado en el considerando 138 de la Decisión impugnada, especificaba lo siguiente:

«Esta decisión está motivada por la decepción. Encuentro intolerables el comportamiento de algunos de nuestros colegas (de uno de ellos en particular) en la comunicación referida a Euro 4 y Euro 5, así como la manera en que estos colegas han intentado perjudicar la imagen de la industria de los camiones y de algunos de sus colegas en particular [...]».

277 [*confidencial*] explicó en una declaración verbal, aportada en el procedimiento administrativo y que figura en el considerando 138 de la Decisión impugnada, que había introducido la tecnología conforme con la norma Euro 4 antes de la fecha acordada con los competidores, a saber, el mes de septiembre de 2004 (véanse los apartados 273 y 274 de la presente sentencia), y que este hecho fue la causa del descontento expresado por el representante de [*confidencial*] en este correo electrónico. Del sumario se desprende que, tras este incidente, los intercambios al nivel de la alta dirección se detuvieron (considerando 138 de la Decisión impugnada).

278 El correo electrónico del representante de [*confidencial*], mencionado en el apartado 276 de la presente sentencia, leído conjuntamente con los elementos de prueba mencionados en los apartados 273 y 274 de la presente sentencia, demuestra la existencia de un acuerdo entre competidores, incluida Scania, relativo a la fecha de introducción en el mercado de las tecnologías conformes con la norma Euro 4.

279 Las demandantes han invocado la declaración jurada del representante de [*confidencial*] y autor del correo electrónico referido en el apartado 276 de la presente sentencia, en la que este explicaba que su correo electrónico se había enviado a causa de las tensiones entre [*confidencial*] y [*confidencial*] y que no existía ningún acuerdo entre los fabricantes de camiones relativo a la fecha de introducción de los motores conformes con la norma Euro 4. Según las demandantes, la declaración jurada antes indicada se ve corroborada por el hecho de que [*confidencial*] y su representante no reaccionaron de ningún modo al anuncio de Scania del lanzamiento de su primer motor conforme con la norma Euro 4 en una conferencia de prensa del 31 de marzo de 2004. Según las demandantes, cabe suponer que, si los fabricantes hubieran concluido un acuerdo sobre el calendario de introducción de la tecnología conforme con la norma Euro 4, el representante de [*confidencial*] habría reaccionado de la misma manera en lo tocante al anuncio de Scania.

280 Esta argumentación de las demandantes no resulta convincente.

281 Por un lado, en cuanto a la declaración jurada antes mencionada, el autor del correo electrónico mencionado en el apartado 276 de la presente sentencia la realizó varios años después de los acontecimientos relevantes, con vistas al procedimiento administrativo, y, por lo tanto, *in tempore suspecto*. Por consiguiente, su contenido no puede poner en entredicho el valor probatorio de los elementos de prueba contemporáneos de los acontecimientos y más objetivos, como el fax a que se ha hecho referencia en el apartado 274 de la presente sentencia, así como el valor probatorio de la declaración de [*confidencial*] mencionada en el apartado 277 de la presente sentencia (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 publicada, 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). Todos estos elementos de prueba evidencian la existencia de un acuerdo entre los fabricantes de camiones en lo que atañe a la fecha de introducción de la tecnología conforme con la norma Euro 4.

282 Por otro lado, en lo referente a la alegación basada en la conferencia de prensa de Scania de 31 de marzo de 2004, es preciso constatar que el comunicado de prensa aportado por las demandantes, lejos de corroborar su tesis, anunciaba la introducción de los motores de 420 caballos (*horse power*) conformes a la norma Euro 4 en septiembre de 2004, fecha que concuerda con la fecha acordada entre los competidores en la reunión los días 10 y 11 de abril de 2003 en Gotemburgo (véanse los apartados 273 y 274 de la presente sentencia).

283 En cuarto lugar, el Tribunal General se refiere a los intercambios de información entre competidores, entre los que figuraba Scania DE, que se produjeron entre el 2 y el 8 de diciembre de 2004, que tuvieron por objeto los incrementos de los precios previstos para el año 2005 (considerando 140 de la Decisión impugnada). En este contexto, [*confidencial*] indicó que facturaría 5 410 euros por el paso de «Euro 3 a Euro 4».

284 Como se desprende del considerando 141 de la Decisión impugnada, el 2 de diciembre de 2004, un representante de Scania DE, B, envió un correo electrónico a empleados de las empresas competidoras, en el que preguntaba en qué fecha y a qué precio bruto se distribuirían los motores conformes con las normas 4 y 5. El representante [*confidencial*] respondió comunicando la información solicitada e indicó, en particular, que los precios adicionales para los motores conformes con la norma Euro 4 y con la norma Euro 5 serían, respectivamente, de 11 500 euros y de 14 800 euros. El 17 de diciembre de 2004, B trasladó la información recogida a los competidores (considerando 142 de la Decisión impugnada).

285 En quinto lugar, procede hacer referencia a la reunión del 12 de septiembre de 2005, a que se hace mención en el considerando 149 de la Decisión impugnada, que tenía como temas, en concreto, «situación sobre Euro 4/5» e «incrementos de los precios previstos para 2006». De las notas manuscritas resulta que, en esta reunión, los competidores, entre los que figuraba un representante de Scania DE, I, intercambiaron información sobre la fecha de lanzamiento de los modelos de camiones conformes con las normas Euro 4 y Euro 5 y sobre su tarificación.

286 En sexto lugar, es preciso referirse a un correo electrónico fechado el 21 de julio de 2009, al que se refiere el considerando 180 de la Decisión impugnada, en el que un empleado de [*confidencial*] proponía incluir el siguiente punto en el orden del día de la reunión entre competidores, organizada por Scania DE, que debía celebrarse los días 17 y 18 de septiembre de 2009: «Euro VI — lo sé — ¿estamos autorizados a hablar de ello y queremos hacerlo?»

287 El considerando 181 de la Decisión impugnada informa sobre la reunión de los días 17 y 18 de septiembre de 2009, mencionada en el apartado 286 de la presente sentencia. De los elementos de prueba incluidos en el considerando anteriormente mencionado, no impugnados por las demandantes, se desprende que los competidores intercambiaron información sobre la fecha de introducción de la tecnología conforme con la norma Euro 6 y sobre los incrementos de los precios previstos para el año 2010.

288 Resulta de los elementos de prueba y los hechos referidos en los apartados 272 a 287 de la presente sentencia que la Comisión ha demostrado, de forma suficiente en Derecho, que Scania celebró acuerdos o se coordinó con sus competidores en cuanto al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6.

289 Esta conclusión no se ve desvirtuada por la argumentación de las demandantes expuesta en los apartados 261 a 263 de la presente sentencia. En particular, debe señalarse que la normativa europea relativa a las fechas de introducción de las normas Euro en materia de emisiones solo se refería a los plazos para la introducción de esas normas (véase el considerando 6 de la Decisión impugnada) y no obligaba a los fabricantes de camiones a intercambiar información relativa al calendario de lanzamiento de los productos conformes con dichas normas. Asimismo, el hecho de que Scania planificara su introducción varios años antes de la fecha límite prevista por la normativa europea para la introducción de una norma Euro concreta no demuestra su falta de participación en la concertación con los demás fabricantes de camiones. Del mismo modo, el hecho de que las fechas de lanzamiento de las tecnologías de emisiones variaran entre los fabricantes de camiones tampoco demuestra la ausencia de intercambios de información entre ellos, dado que estos intercambios les permitían conocer los planes de sus competidores.

290 Sobre la base de las consideraciones precedentes, procede desestimar la segunda parte del presente motivo.

3) Tercera parte del cuarto motivo, basada en que los intercambios de información sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones no constituyen una infracción por el objeto

291 Las demandantes alegan que, como máximo, los elementos de prueba obrantes en autos revelan que, de manera excepcional, las partes compartieron información sobre el calendario de lanzamiento de sus tecnologías respectivas en materia de emisiones. Ahora bien, afirman que estos raros intercambios no constituyen una infracción por el objeto. Según las demandantes, la Decisión impugnada no aporta pruebas de que el intercambio de información sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones pueda considerarse perjudicial, por su propia naturaleza, para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia, sin que sea preciso que se examinen sus efectos.

292 En este sentido, según las demandantes, resulta difícil comprender de qué manera el intercambio de información sobre las fechas de lanzamiento podría suponer el más mínimo retraso o restringir la competencia en la oferta de la nueva tecnología en cuestión, habida cuenta de que, en primer término, el desarrollo técnico de una nueva tecnología de control de emisiones lleva aproximadamente seis o siete años, en segundo término, todos los fabricantes estaban obligados a concebir nuevos motores conformes con las normas Euro y lanzaron las tecnologías comentadas antes de los plazos establecidos por la legislación europea y, en tercer término, no había prácticamente demanda de camiones conformes con las normas Euro antes de que dichas normas pasaran a ser obligatorias. Salta a la vista, según las demandantes, que el objetivo del intercambio de información no era «retrasar» la introducción de las tecnologías de emisiones.

293 La Comisión rechaza la argumentación de las demandantes.

294 Es importante recordar que, en el considerando 238, letra b), y en el considerando 239 de la Decisión impugnada, la Comisión constató que el conjunto de los acuerdos y de las prácticas concertadas en los que había participado Scania, entre los que se contaban los acuerdos o las prácticas concertadas sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones, tenía por objeto la restricción de la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE y había permitido a las empresas adaptar sus estrategias de precios a la vista de la información recibida de los competidores. Asimismo, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó que la naturaleza de las conversaciones y de los acuerdos relativos a la fecha de introducción en el mercado de los nuevos modelos de camiones conformes con las normas medioambientales era conexa y complementaria de la colusión de las partes en cuanto a los precios y los incrementos de los precios brutos. También es preciso señalar que la Comisión declaró la existencia de una infracción única y continuada cuyo objetivo era la restricción de la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE y consistente en unas prácticas que reducían los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en lo referente, en particular, a los precios futuros y a los incrementos de los precios brutos (considerando 317 de la Decisión impugnada).

295 De todo lo expuesto anteriormente resulta que la argumentación de las demandantes incluida en los apartados 291 y 292 de la presente sentencia se basa en una serie de premisas erróneas.

296 En efecto, tal como ya se ha señalado, la Comisión no calificó los intercambios de información sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones de infracción autónoma. Del mismo modo, estos intercambios no se calificaron de forma separada como una restricción de la competencia por el objeto, sino que se tomaron en consideración conjuntamente con otras prácticas colusorias. Fue «este conjunto de acuerdos y prácticas concertadas» el que se calificó, en el considerando 239 de la Decisión impugnada, de restricción de la competencia por el objeto, al permitir a los participantes adaptar su estrategia de precios a la luz de la información recibida de los competidores.

297 Además, debe señalarse que la conclusión de la Comisión relativa a la existencia de una infracción única y continuada no se fundamenta en la constatación de que los acuerdos o las prácticas concertadas sobre el calendario de introducción de tecnologías de emisiones constituyeran un impedimento en la oferta de las nuevas tecnologías, tal como sugiere la argumentación de las demandantes expuesta en el apartado 292 de la presente sentencia. La conclusión de la Comisión se basa en la constatación de que estas prácticas colusorias eran complementarias de las prácticas colusorias relativas a los precios y a los incrementos de los precios brutos. En efecto, del contenido de los intercambios entre los competidores, a que se hace mención en la Decisión impugnada, se desprende que la introducción de las tecnologías que garantizaban la conformidad de los motores de camiones con las normas Euro podía influir en los precios de los modelos de camiones afectados y suponer el incremento de dichos precios. Los competidores discutían entre ellos no solo sobre el calendario sino también sobre la repercusión de los costes relativos a la introducción de la nueva tecnología. Por lo tanto, la Comisión estaba legitimada para indicar, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, que los competidores, al debatir sobre la fecha de introducción de las nuevas tecnologías y sobre los costes adicionales generados por

estas, obtenían información sobre el nivel de los precios brutos previstos y sobre el calendario de incremento de estos precios brutos. De lo anterior se deduce que la argumentación de las demandantes, que obra en el apartado 292 de la presente sentencia, se basa en una comprensión errónea de la Decisión impugnada y carece de eficacia.

298 En cuanto a la cuestión de si el intercambio de información entre los fabricantes de camiones que les permitía obtener información sobre el nivel previsto de los precios brutos de sus competidores y sobre el calendario de incrementos de dichos precios brutos constituye una restricción de la competencia por el objeto, esta no es abordada por la argumentación de las demandantes en el presente motivo, la cual, tal como ya se ha indicado, se fundamenta en la interpretación errónea de que la Comisión reprochaba a dichos fabricantes que obstaculizaran la oferta de nuevas tecnologías (véase el apartado 297 de la presente sentencia). A todos los efectos, ha de recordarse que el intercambio de información entre competidores puede ser contrario a las normas sobre competencia en la medida en que debilite o suprima el grado de incertidumbre sobre el funcionamiento del mercado de que se trata, con la consecuencia de que restringe la competencia entre las empresas (véase el apartado 270 de la presente sentencia). En concreto, ha de considerarse que tiene un objetivo contrario a la competencia un intercambio de información que puede eliminar la incertidumbre que sigue existiendo entre las partes en lo relativo a la fecha, el alcance y las modalidades de la adaptación del comportamiento en el mercado que van a adoptar las empresas en cuestión (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).

299 En el presente asunto, habida cuenta de la jurisprudencia mencionada en el apartado 298 de la presente sentencia, procede declarar que los intercambios de información entre competidores que les permiten obtener información sobre el nivel de los precios brutos previstos y sobre el calendario de incremento de dichos precios brutos, eliminando de este modo la incertidumbre relativa al comportamiento futuro que adoptarán, constituyen 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, EU:T:2013:442, apartado 72).

300 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede desestimar la tercera parte del presente motivo. Por consiguiente, este motivo debe desestimarse en su totalidad.

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

1) Observaciones preliminares

301 Las demandantes sostienen que la Comisión no ha presentado pruebas precisas y concordantes que corroboren la tesis según la cual el intercambio de información al nivel alemán constituía un impedimento suficiente de la competencia como 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).

302 Las demandantes afirman que un análisis del contenido, de los objetivos y del marco económico y jurídico de la información intercambiada al nivel alemán revela que la evaluación «por el objeto» efectuada por la Comisión adolece de un error de Derecho o de un error manifiesto de apreciación.

303 La Comisión impugna la argumentación de las demandantes.

304 Debe recordarse que, en el considerando 238 de la Decisión impugnada, la Comisión constató, en primer término, que Scania había celebrado acuerdos o se había coordinado con las partes en la transacción sobre las modificaciones previstas de los precios brutos y de las listas de precios brutos y sobre el calendario de estas modificaciones y, ocasionalmente, sobre las modificaciones previstas de los precios netos o de los descuentos ofrecidos a los clientes; en segundo término, que Scania había celebrado acuerdos o se había coordinado con las partes en la transacción sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para camiones medios y pesados, exigida por las normas Euro 3 a Euro 6, y, en tercer término, que Scania y las partes en la transacción habían intercambiado otra información comercialmente sensible, a saber, datos relativos a los plazos de entrega, a los pedidos realizados y al nivel de las existencias, a las cuotas de mercado objetivo, a los precios netos actuales y a los descuentos, a las listas de precios brutos (incluso antes de su entrada en vigor) y a los configuradores de los camiones.

305 Según el considerando 212 de la Decisión impugnada, las prácticas colusorias referidas por la Comisión en el considerando 238 de dicha Decisión se producían a los tres niveles identificados en los apartados 35 a 38 de la presente sentencia y, especialmente, al nivel alemán.

306 La Comisión estimó, en el considerando 239 de la Decisión impugnada, que el conjunto de los acuerdos y las prácticas concertadas expuesto en el considerando 238 tenía por objeto la restricción de la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE, apartado 1, y había permitido a las empresas adaptar su estrategia de precios a la vista de la información recibida de los competidores.

307 También procede recordar que la Comisión calificó el conjunto de estos comportamientos colusorios de infracción única y continuada, que se prolongó desde 1997 hasta 2011. Según la Comisión, Scania y las partes en la transacción siguieron un plan conjunto que tenía como objetivo anticompetitivo único la restricción de la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE. Este objetivo se alcanzó mediante prácticas que reducían los niveles de incertidumbre estratégica entre los competidores en cuanto a los precios futuros y a los incrementos de los precios brutos, al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de los camiones conformes con las normas medioambientales (considerando 317 de la Decisión impugnada).

308 De lo anterior se desprende que, aun cuando en el caso de autos la Comisión no calificó los contactos colusorios al nivel alemán de infracción en sí misma del artículo 101 TFUE, consideró que estos contactos constituían restricciones de la competencia por el objeto y formaban parte de la infracción única y continuada imputada a Scania, ya que contribuían a su realización. En el marco del presente motivo, es preciso examinar la conformidad a Derecho de la apreciación de la Comisión según la cual los contactos colusorios al nivel alemán constituían una restricción de la competencia por el objeto.

309 En este sentido, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se sigue que algunos tipos de coordinación entre empresas revelan un grado de nocividad para la competencia suficiente para que pueda considerarse innecesario el examen de 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 Hungária Biztosító y otros, C-32/11, EU:C:2013:160, apartado 34).

310 La distinción entre «infracciones por objeto» e «infracciones por efecto» reside en el hecho de que determinadas formas de colusión entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia (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).

311 De esa manera, se ha determinado que algunos comportamientos colusorios, como los que llevan a la fijación horizontal de los precios por los cárteles, pueden considerarse hasta tal punto aptos para generar efectos negativos, en especial en los precios, la cantidad o la calidad de los productos o los servicios, que cabe estimar innecesaria la demostración de que tienen repercusiones concretas en el mercado a efectos de aplicar el artículo 101 TFUE, apartado 1. Efectivamente, la experiencia muestra que esos comportamientos dan lugar a reducciones de la producción y alzas de precios que conducen a una deficiente asignación de los recursos en perjuicio especialmente 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, apartado 115).

312 En el supuesto de que el análisis de un tipo de coordinación entre empresas no revele un grado suficiente de nocividad para la competencia, es necesario en cambio examinar sus efectos y, para aplicar la prohibición, exigir que concurran los factores acreditativos de que el juego de la competencia ha resultado, de hecho, bien impedido, bien restringido o falseado de manera sensible (sentencias 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).

313 Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para apreciar si un acuerdo entre empresas o una decisión de asociación de empresas tiene un grado de nocividad suficiente para ser considerado una restricción de la competencia «por el objeto» en el sentido del artículo 101 TFUE, apartado 1, debe atenderse al contenido de sus disposiciones, a los objetivos que pretende alcanzar y al contexto económico y jurídico en el que se inscribe. Al apreciar dicho contexto, se debe considerar también la naturaleza de los bienes o de los servicios afectados, así como las condiciones reales del funcionamiento y de la estructura del mercado o mercados pertinentes (sentencias 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).

314 Además, si bien la intención de las partes no constituye un factor necesario para determinar el carácter restrictivo de un acuerdo entre empresas, nada impide que las autoridades de la competencia o los tribunales nacionales y de la Unión la tengan en cuenta (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).

315 Por lo que respecta, más concretamente, al intercambio de información entre competidores, ha de recordarse que los criterios de coordinación y cooperación constitutivos de una práctica concertada deben interpretarse a luz de la lógica inherente a las disposiciones sobre competencia del Tratado, según la cual todo operador económico debe determinar autónomamente la política que pretende seguir en el mercado interior (sentencias 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).

316 Si bien es cierto que esta exigencia de autonomía no excluye el derecho de los operadores económicos a adaptarse con habilidad al comportamiento que han comprobado o que prevén que seguirán sus competidores, sí se opone sin embargo de modo riguroso a toda toma de contacto directo o indirecto entre dichos operadores por la que se pretenda influir en el comportamiento en el mercado de un competidor actual o potencial, o desvelar a tal competidor el comportamiento que uno mismo va a adoptar en el mercado o que se pretende adoptar en él, si dichos contactos tienen por objeto o efecto abocar a condiciones de competencia que no correspondan a las condiciones normales del mercado de que se trate, teniendo en cuenta la naturaleza de los productos o de los servicios prestados, el tamaño y número de las empresas 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).

317 Así, el Tribunal de Justicia ha declarado que el intercambio de información entre competidores podía ser contrario a las normas sobre competencia en la medida en que debilitaba o suprimía el grado de incertidumbre sobre el funcionamiento del mercado de que se trata, con la consecuencia de que restringía la competencia entre las empresas (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 y otros, 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).

318 En concreto, ha de considerarse que tiene un objetivo contrario a la competencia un intercambio de información que puede eliminar la incertidumbre que sigue existiendo entre las partes en lo relativo a la fecha, el alcance y las modalidades de la adaptación del comportamiento en el mercado que van a adoptar las empresas en cuestión (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).

319 Por otra parte, una práctica concertada puede tener un objeto contrario a la competencia aunque no presente relación directa con los precios al consumo. En efecto, el tenor del artículo 101 TFUE, apartado 1, no permite considerar que únicamente se prohíben las prácticas concertadas que tengan un efecto directo sobre el precio que han de pagar los consumidores 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).

320 Al contrario, del artículo 101 TFUE, apartado 1, letra a), se desprende que una práctica concertada puede tener un objeto contrario a la competencia si consiste en «fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción» (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, apartado 124).

321 En cualquier caso, el artículo 101 TFUE, al igual que las demás normas sobre competencia del Tratado, está dirigido a proteger no solo los intereses directos de los competidores o consumidores, sino también la estructura del mercado y, de este modo, la competencia en cuanto tal. Por lo tanto, la comprobación de que una práctica concertada tiene un objeto contrario a la competencia no puede estar supeditada a que se compruebe la existencia de una relación directa de dicha práctica con los precios al consumo (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).

322 Por último, es preciso recordar que, se desprende del propio tenor del artículo 101 TFUE, apartado 1, que el concepto de práctica concertada supone, además de la concertación entre las empresas de que se trate, un comportamiento en el mercado que siga a la concertación y una relación de causalidad entre ambos elementos (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).

323 A este respecto, el Tribunal de Justicia consideró que podía presumirse, salvo prueba en contrario —que correspondía aportar a los operadores interesados—, que las empresas que participaban en la concertación y que permanecían activas en el mercado tomaban en consideración la información intercambiada con sus competidores, a fin de determinar su comportamiento en dicho mercado. En concreto, el Tribunal de Justicia concluyó que tal práctica concertada caía dentro del ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1, aun a falta de efectos contrarios a la competencia en el 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) Contenido de la información intercambiada

i) Sobre las modificaciones previstas de los precios brutos y de las listas de precios brutos y sobre el calendario de estas modificaciones, contemplados en el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada

324 Las demandantes sostienen que la información intercambiada al nivel alemán referida a los precios brutos no podía reducir la incertidumbre «estratégica» entre los competidores.

325 A este respecto, en primer lugar, las demandantes alegan que la información sobre tarifas intercambiada al nivel alemán se refería a los precios en vigor aplicados por los distribuidores en los concesionarios en Alemania y no tenía por objeto precios futuros o intenciones en materia de tarifas. En segundo lugar, las demandantes afirman que los intercambios al nivel alemán se referían a precios que ya eran públicos y, en tercer lugar, sostienen que los precios brutos intercambiados no tenían ningún valor informativo acerca de los precios efectivamente aplicados al consumidor final.

– *Alegación de las demandantes relativa al carácter actual o futuro de la información intercambiada al nivel alemán*

326 En el considerando 240 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que los competidores debatían entre ellos sobre diversos factores relativos a la tarificación futura y a la evolución futura de los precios brutos.

327 Las demandantes rebaten la conclusión de la Comisión contenida en la Decisión impugnada según la cual la información intercambiada al nivel alemán sobre los precios brutos se refería a precios brutos futuros e intenciones en materia de tarifas. Sostienen, en esencia, que el intercambio de esta información se refería a precios brutos en vigor 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 precios en vigor (actuales) en la medida en que, antes del intercambio, ya se habían comunicado a las redes de los concesionarios o se aplicaban a entregas o a pedidos ya realizados por los clientes.

328 A este respecto, procede constatar que el sumario contiene numerosas pruebas que demuestran que las conversaciones, al nivel alemán, sobre las subidas de los precios brutos tenían claramente un carácter prospectivo y estaban dirigidas a eliminar las incertidumbres sobre la política de tarifas futura de los competidores. De este modo, los intercambios efectuados entre el 2 y el 8 de diciembre de 2004, descritos en el considerando 140 de la Decisión impugnada, tuvieron por objeto los incrementos de precios planificados para el año 2005; los intercambios de información que tuvieron lugar el 12 de septiembre de 2005, descritos en el considerando 149 de la Decisión impugnada, tuvieron por objeto los incrementos de precios planificados para el año 2006; los intercambios de información que tuvieron lugar en junio y julio de 2007, descritos en el considerando 158 de la Decisión impugnada, tuvieron por objeto los incrementos de precios planificados para el año 2008; los intercambios de información que tuvieron lugar los días 12 y 13 de marzo de 2008, descritos en el considerando 166 de la Decisión impugnada, tuvieron por objeto los incrementos de precios para el período comprendido entre los años 2008 y 2009; los intercambios de información que tuvieron lugar en julio de 2009, descritos en el considerando 179 de la Decisión impugnada, tuvieron por objeto los incrementos planificados de los precios para el año 2010, y el correo electrónico fechado el 14 de octubre de 2010, descrito en el considerando 190 de la Decisión impugnada, prueba un intercambio de información relativo a los incrementos de precios para el año 2011. Empleados de Scania DE participaron en todos estos intercambios.

329 Asimismo, de los autos se desprende que tanto Scania como los demás competidores se comunicaron entre ellos las subidas de precios que pensaban aplicar, en respuesta a solicitudes a tal fin procedentes 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*] al nivel alemán solicitaba a competidores información sobre los incrementos de precios planificados para el año 2005, indicando: «Subidas de precios en 2005: como cada año, el jefe quiere saber si aumentaréis vuestros precios el próximo año y cuándo». Además, precisaba: «Por este motivo, por favor compartid esta información con todo el mundo para no perder tiempo realizando peticiones individuales». Del mismo modo, en el correo electrónico de 20 de julio de 2009, mencionado en el considerando 179 de la Decisión impugnada y que se refería a una solicitud de información relativa, en particular, a los incrementos de precios para el año 2010, se indicaba: «Como cada año, la planificación prospectiva debe realizarse internamente y con esta [deben abordarse] las cuestiones relacionadas.»

330 Las demandantes niegan el carácter prospectivo de los precios brutos intercambiados, alegando que la información sobre tarifas intercambiada al nivel alemán se refería a las listas de precios brutos entre distribuidores y concesionarios que ya se habían comunicado a los concesionarios y que ya servían de base para pedidos efectuados por clientes finales. En apoyo de esta argumentación, las demandantes invocan dos informes elaborados por un despacho de consultoría económica, el primero, con fecha de 20 de septiembre de 2016, presentado a la Comisión durante el procedimiento administrativo (en lo sucesivo, «informe económico de 20 de septiembre de 2016») y el segundo, con fecha de 9 de diciembre de 2017, presentado por primera vez ante el Tribunal General (en lo sucesivo, «informe económico de 9 de diciembre de 2017»). Estos informes analizan los intercambios de información entre competidores en los que estaba implicada Scania DE (y que se mencionan en el pliego de cargos y la Decisión impugnada) y, basándose en datos proporcionados por Scania, demuestran, supuestamente, que cada uno de estos intercambios se refería a listas de precios brutos, que, antes de su comunicación a los competidores de Scania DE, ya habían sido transmitidas a los concesionarios de Scania en Alemania o habían servido de referencia para la realización de pedidos por clientes finales.

331 Esta argumentación de las demandantes no convence al Tribunal General.

332 En efecto, independientemente del carácter fiable y preciso de los datos utilizados en los dos informes mencionados en el apartado 330 de la presente sentencia, que fueron encargados por las demandantes para su defensa en el marco del procedimiento administrativo y ante el Tribunal General, es preciso señalar que varios intercambios de información descritos en la Decisión impugnada revelan que las subidas de precios discutidas en dichos intercambios se aplicaban a los pedidos efectuados con posterioridad a los mencionados intercambios. Por consiguiente, el carácter prospectivo de la información intercambiada está probado incluso siguiendo el análisis empleado por las demandantes. A este respecto, el Tribunal General se refiere, a modo de ejemplo, a los intercambios de información al nivel alemán, que figuran en los considerandos 140, 149, 166, 171 y 190 de la Decisión impugnada. De este modo, con ocasión de los intercambios de diciembre de 2004, mencionados en el considerando 140 de la Decisión impugnada, [*confidencial*] informó a sus competidores de que las listas de precios relativas a los vehículos y a las opciones se incrementarían en un 3 % para los pedidos realizados después del 1 de abril de 2005; en una presentación realizada por [*confidencial*] durante una reunión entre competidores al nivel alemán, los días 12 y 13 de marzo de 2008, mencionada en el considerando 166 de la Decisión impugnada, [*confidencial*] informó a sus competidores del incremento de los precios de determinados modelos de camiones

aplicado a pedidos efectuados a partir del mes de abril de 2008, del mes de octubre de 2008 y del mes de abril de 2009; el correo electrónico de 7 de noviembre de 2008, descrito en el considerando 171 de la Decisión impugnada, informa a los competidores de los incrementos de precios aplicados por [*confidencial*] para los pedidos realizados a partir del mes de abril de 2009 y de los incrementos de precios aplicados por [*confidencial*] para los pedidos realizados a partir de febrero de 2009.

333 Además, resulta obligado señalar que, incluso si los fabricantes de camiones, antes de intercambiar información sobre los incrementos de los precios brutos al nivel alemán, habían comunicado «internamente», es decir, a sus concesionarios, su intención de aumentar los precios brutos y aunque ya habían aceptado pedidos sobre la base de estos precios brutos, esto no significa que la información intercambiada no fuera útil para sus competidores, habida cuenta de que esta información no era pública y revelaba la estrategia futura en materia de tarifas de los fabricantes de camiones que les abastecían.

334 Las demandantes, con el fin de corroborar su tesis según la cual los intercambios de información entre fabricantes al nivel alemán se referían a los precios brutos en vigor y no a los precios futuros, sostienen también que Scania DE no modificó sus precios a resultas de la información (sobre los precios) que pudo haber recibido de sus competidores. En apoyo de esta alegación, las demandantes invocaron el informe económico de 9 de diciembre de 2017, que supuestamente demuestra que un volumen importante de las ventas se había realizado sobre la base de las listas de precios, después de que Scania DE las hubiera comunicado a los demás participantes al nivel alemán.

335 Este argumento, que debe abordarse a la luz de los principios expuestos en los apartados 322 y 323 de la presente sentencia, tampoco puede admitirse en la medida en que no demuestra en modo alguno que Scania no tuviera en cuenta la información recibida en el marco de los intercambios al nivel alemán para determinar su estrategia en materia de tarifas. El hecho de que Scania participara en intercambios con sus competidores durante catorce años y de forma regular demuestra el valor estratégico que esta información tenía para Scania (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, C-8/08, EU:C:2009:343, apartado 51).

336 Para cuestionar el carácter prospectivo de los precios brutos intercambiados al nivel alemán, las demandantes formulan otras dos alegaciones. Por una parte, se refieren a las declaraciones de otros fabricantes de camiones obrantes en autos, que a su juicio confirman que el intercambio de información al nivel alemán no versaba sobre las intenciones futuras en materia de tarifas. Por otra parte, sostienen que los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios al nivel alemán no se encargaban de fijar los precios y que estaban convencidos de que la información «prospectiva» sobre los precios no era de la incumbencia de su red de contactos. A su entender, los empleados de Scania DE confirmaron que la información comunicada a los empleados de los demás fabricantes ya se había divulgado ampliamente en las redes de concesionarios de Scania y suponían que la información en materia de tarifas aportada por los demás fabricantes se refería a los precios «actuales» y no futuros.

337 Las alegaciones de las demandantes mencionadas en el apartado 336 de la presente sentencia tampoco pueden aceptarse.

338 En primer lugar, en las declaraciones invocadas por las demandantes, los fabricantes de camiones indicaron, en esencia, que la información sobre los precios brutos intercambiados al nivel alemán ya se había comunicado (es decir, antes de los intercambios) a los concesionarios y, por tanto, según dichos fabricantes, tenía un carácter público. El carácter «público» de la información intercambiada al nivel alemán se examinará en los apartados 342 a 350 de la presente sentencia. En esta fase del análisis, es preciso señalar que el sumario contiene elementos de prueba que demuestran que los intercambios al nivel alemán tenían por objeto, en particular, los incrementos futuros de los precios brutos y esto queda demostrado igualmente por las declaraciones de los propios fabricantes. En efecto, tal como señala la Comisión en los considerandos 89 y 91 de la Decisión impugnada, la mayoría de los fabricantes confirmaron que, entre los temas de las conversaciones al nivel alemán, figuraban los incrementos futuros de los precios brutos y que estos intercambios tenían un carácter sistemático y regular.

339 En segundo lugar, las declaraciones de los empleados de Scania DE se basan en la premisa errónea de que los precios brutos intercambiados al nivel alemán constituían precios «actuales», dado que ya se habían comunicado a las redes de los concesionarios. En todo caso, en lo tocante a la percepción que tenían los empleados de Scania DE de los intercambios de información al nivel alemán, debe recordarse que, según la jurisprudencia, la imputación a una empresa de una infracción del artículo 101 TFUE no supone un conocimiento por parte de los

empleados de la empresa implicada en esa infracción, sino la actuación de una persona autorizada a obrar por cuenta de la empresa (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de marzo de 2013, Dole Food y Dole Germany/Comisión, T-588/08, EU:T:2013:130, apartado 581 y jurisprudencia citada). En el presente caso, tal como señala la Comisión, las demandantes no niegan que los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios de información estaban autorizados a hacerlo. Por lo tanto, la alegación de las demandantes basada en la percepción antes mencionada de los empleados de Scania DE y en su responsabilidad en la fijación de los precios carece de eficacia y debe rechazarse.

340 Por último, es preciso desestimar la imputación de las demandantes según la cual la Comisión ignoró el informe económico de 20 de septiembre de 2016 mencionado en el apartado 330 de la presente sentencia. El sumario no demuestra la procedencia de tal imputación y de las consideraciones anteriormente expuestas se desprende que el citado informe tenía una utilidad limitada, en la medida en que tenía por objeto corroborar una tesis errónea, a saber, aquella según la cual la información intercambiada al nivel alemán era «actual» habida cuenta de que ya había sido comunicada a las redes de los concesionarios.

341 A la vista de las consideraciones precedentes, procede desestimar la totalidad de la argumentación de las demandantes relativa al carácter «actual» de la información intercambiada al nivel alemán.

– *Alegación de las demandantes relativa al carácter público de los precios brutos intercambiados al nivel alemán*

342 Las demandantes argumentan que, habida cuenta del plazo bastante largo que transcurre entre el pedido de un camión y su entrega, la información intercambiada, al nivel alemán, sobre los precios brutos ya había sido comunicada por los fabricantes de camiones a sus redes de concesionarios y ya se había mencionado en las negociaciones entre los concesionarios y los clientes, de manera que era de dominio público. Por consiguiente, esta información no tenía ningún valor estratégico para los competidores. Las demandantes sostienen que su análisis se ve corroborado, en cierta medida, por la nota a pie de página 4, en el apartado 74, de las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 [TFUE] a los acuerdos de cooperación horizontal (DO 2011, C 11, p. 1).

343 Esta argumentación de las demandantes no convence al Tribunal General.

344 En primer lugar, de manera general, se señala que los intercambios de información sobre tarifas al nivel alemán se produjeron con frecuencia y durante varios años. También se desprende de los autos que estos intercambios tenían un carácter estructurado y bien organizado, ya que, a menudo, se invitaba a los participantes a rellenar una tabla Excel con información relativa, en particular, a los incrementos planificados de los precios brutos, y a este respecto el Tribunal General se remite, a modo de ejemplo, a los considerandos 150, 166, 171, 172, 175, 179 y 188 de la Decisión impugnada, así como a las declaraciones de algunos de los fabricantes durante el procedimiento administrativo, descritas en el considerando 91 de la Decisión impugnada. Habida cuenta de este hecho, la tesis según la cual los intercambios al nivel alemán carecían de valor para los competidores a efectos de la planificación de sus estrategias en materia de tarifas no resulta plausible.

345 En segundo lugar, es preciso señalar que las demandantes no demuestran que los fabricantes de camiones pudieran obtener la información intercambiada al nivel alemán a través de un medio distinto del de los contactos directos entre competidores y admiten que son incapaces de proporcionar ejemplos de anuncios de subidas de precios realizados a través de una fuente accesible para todo el mundo. Las demandantes tampoco impugnan las declaraciones de algunos de los competidores en el procedimiento administrativo, mencionadas en los considerandos 269 y 270 de la Decisión impugnada, según las cuales los precios brutos y las intenciones de incrementar los precios brutos, que fueron objeto de intercambios al nivel alemán, por lo general no eran públicos y solo podían extraerse parcialmente de fuentes accesibles al público y que la información sobre los precios brutos que era de dominio público no era tan detallada y precisa como la recibida directamente de los competidores.

346 En este mismo contexto, se debe precisar asimismo que las demandantes no han probado que la información obtenida por los concesionarios y los clientes finales de un fabricante de camiones relativa a los incrementos futuros de los precios brutos llegue de manera sencilla, directa y sistemática a los demás fabricantes de camiones. A este respecto, en el procedimiento administrativo, un fabricante de camiones precisó que, por lo general, los clientes no compartían información relativa a los incrementos planificados de los precios brutos de los competidores en el marco de sus negociaciones con los concesionarios, en la medida en que esta información no

reforzaba su poder de negociación frente a dichos concesionarios (véase el considerando 279 de la Decisión impugnada).

347 De las consideraciones anteriores se desprende que la comunicación a las redes de concesionarios de la información relativa a las subidas aplicadas a las listas de precios brutos no convertía esta información en «pública», dado que una información pública es un dato objetivo del mercado, detectable de forma inmediata (véase, en este sentido, la sentencia de 8 de julio de 2008, BPB/Comisión, T-53/03, EU:T:2008:254, apartado 236).

348 También se deduce de ello que el intercambio de información al nivel alemán sobre las subidas aplicables a las listas de precios brutos constituía el único medio que permitía a los competidores tener acceso a esta información de manera sencilla, rápida y detallada y crear un clima de certeza mutua respecto de 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).

349 Por consiguiente, procede dar validez a la conclusión de la Comisión, en la Decisión impugnada, según la cual la información intercambiada al nivel alemán no era pública (véase, en particular, el considerando 242 de la Decisión impugnada). También debe precisarse que, contrariamente a lo alegado por las demandantes (véase el apartado 342 de la presente sentencia), esta conclusión de la Comisión es conforme con las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 [TFUE] a los acuerdos de cooperación horizontal. En efecto, en el apartado 74 de dichas Directrices, la Comisión explicó que los intercambios entre competidores de datos individualizados sobre los precios o cantidades previstos en el futuro deberían considerarse una restricción de la competencia por el objeto. Es cierto que en la nota a pie de página 4, dentro del apartado 74, la Comisión precisó que, en situaciones específicas en que las empresas se comprometían plenamente a vender en el futuro a los precios que habían anunciado previamente al público (es decir, no podían revisarlos), estos anuncios públicos sobre precios o cantidades individuales previstos en el futuro no se considerarían intenciones y, por lo tanto, no se concluiría por lo general que restringían la competencia por el objeto. Sin embargo, el contenido de esta nota a pie de página no es pertinente en el presente asunto, en la medida en que los fabricantes de los camiones, incluida Scania, no anunciaban al público la información sobre los precios intercambiada al nivel alemán, sino únicamente a sus redes de concesionarios.

350 A tenor de las consideraciones precedentes, procede desestimar la argumentación de las demandantes relativa al carácter público de la información sobre los precios brutos intercambiada al nivel alemán.

– *Alegación de las demandantes relativa a la falta de valor informativo de los precios brutos intercambiados al nivel alemán sobre los precios efectivamente aplicados en las transacciones en el mercado*

351 Las demandantes sostienen que la información intercambiada al nivel alemán sobre los precios brutos no proporciona ninguna indicación sobre el comportamiento futuro en materia de tarifas de los competidores. Explican que, debido a la complejidad y al número de los factores de tarificación de los camiones, los precios brutos y las listas de precios brutos carecen por completo de valor informativo sobre los precios efectivamente aplicados en las transacciones en el mercado, contrariamente a la apreciación realizada por la Comisión en la Decisión impugnada.

352 Esta alegación de las demandantes se reitera y desarrolla adicionalmente en su argumentación relativa al contexto económico y jurídico del intercambio de información al nivel alemán. Por lo tanto, se abordará al apreciar dicha argumentación.

ii) Sobre las modificaciones previstas de los precios netos y de los descuentos ofrecidos a los clientes, contempladas en el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada

353 Debe recordarse que la Comisión, en el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada, señaló que Scania y las partes en la transacción intercambiaron ocasionalmente información sobre modificaciones previstas de los precios netos o sobre modificaciones de 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 se produjeron al nivel alemán.

354 Las demandantes cuestionan que tales intercambios tuvieran lugar y sostienen que las pruebas documentales invocadas por la Comisión no demuestran su existencia.

355 Del sumario se desprende que la Comisión ha demostrado de modo suficiente en Derecho la existencia de las prácticas mencionadas en el apartado 353 de la presente sentencia.

356 En lo tocante a los intercambios de información relativa a los descuentos, su existencia está acreditada en las notas manuscritas de un empleado de [*confidencial*], referidas a una reunión entre competidores, celebrada los días 3 y 4 de mayo de 2004, en los locales de Scania DE, referidas en el considerando 134 de la Decisión impugnada. Estas notas dicen: «¡media de los precios +5, 6, 7,5 %! ninguna modificación de los precios brutos, mismo nivel de descuento». Asimismo, de las pruebas documentales que figuran en el considerando 156 de la Decisión impugnada resulta que, el 7 de septiembre de 2006, un empleado de [*confidencial*] informó a empleados de los demás fabricantes al nivel alemán, incluido un empleado de Scania DE, sobre un aumento de precios aplicado por [*confidencial*], indicando que «habr[ía] un incremento de los precios (solamente [*confidencial*]) a partir del 1 de octubre: 2 % para todos los [*confidencial*] modelos» y que «las listas de precios no cambia[ba]n, sino más bien el descuento del vendedor». Del mismo modo, de la prueba documental que figura en el considerando 158 de la Decisión impugnada se deduce que, el 10 de julio de 2007, un empleado de [*confidencial*], en respuesta a una solicitud de información procedente de un empleado de [*confidencial*] y dirigida a empleados de los competidores pertenecientes al nivel alemán, comunicó una modificación de los descuentos aplicados por [*confidencial*]. Empleados de Scania DE participaron en los intercambios antes mencionados.

357 En lo referente a los intercambios de información relativa a los precios netos, de la prueba documental citada en el considerando 140 de la Decisión impugnada se desprende que, en respuesta a una solicitud de información, el 2 de diciembre de 2004, procedente de un empleado de [*confidencial*], relativa a los incrementos de los precios planificados para 2005, [*confidencial*] informó a sus competidores, en particular, de que los precios netos iban a incrementarse en un 1 % a partir del 1 de enero de 2005 para las opciones y a partir del 1 de febrero de 2005 para todas las series. [*confidencial*] precisó que el aumento de los precios se iba a efectuar mediante la reducción de los descuentos. Del mismo modo, de la prueba documental que figura en el considerando 149 de la Decisión impugnada se deduce que, en el contexto de una reunión entre competidores celebrada el 12 de septiembre de 2005 al nivel alemán, en la que había participado Scania, [*confidencial*] informó a sus competidores sobre un incremento del precio de entre un 8 y un 10 % neto para el modelo de camión [*confidencial*]. Asimismo, de la prueba documental que obra en el considerando 179 de la Decisión impugnada se desprende que, en respuesta a una solicitud de información del 20 de julio de 2009, realizada por un empleado de [*confidencial*], relativa, en particular, a incrementos de precios para el año 2010, [*confidencial*] informó a sus competidores de un incremento del 1,5 % de los precios netos, aplicado a los pedidos realizados a partir del mes de octubre de 2009. De la prueba documental referida en los considerandos 184 y 188 de la Decisión impugnada se deduce también la existencia de intercambios de información relativos a precios netos. Empleados de Scania DE participaron en los intercambios antes mencionados.

358 En lo tocante a varios de los intercambios mencionados en los apartados 356 y 357 de la presente sentencia (por ejemplo, los intercambios incluidos en los considerandos 140, 149, 156 y 158 de la Decisión impugnada), las demandantes, recurriendo al razonamiento expuesto en los apartados 327 y 342 de la presente sentencia, invocan la circunstancia de que la información intercambiada consistía en información «actual» (y no futura) que era de dominio público. Habida cuenta de que el Tribunal General ya ha rechazado este razonamiento, la argumentación de las demandantes no desvirtúa la conclusión formulada en el apartado 355 de la presente sentencia.

iii) Sobre la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6, contemplada en el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada

359 Debe recordarse que la Comisión, en el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada, señaló que Scania y las partes en la transacción habían celebrado acuerdos o se habían coordinado sobre la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6. Del considerando 212, letra b), de la Decisión impugnada se desprende que, según la Comisión, varias de estas prácticas colusorias se producían al nivel alemán.

360 Las demandantes niegan haberse concertado al nivel alemán en lo referente a la repercusión de los costes (incremento de los precios brutos) relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones. Asimismo, aunque no niegan que se intercambiaron datos sobre los precios al nivel alemán, cuestionan que los precios vinculados a la introducción de las tecnologías que constituían el objeto de los intercambios fueran precios futuros o precios previstos.

361 De los autos se desprende que la Comisión ha probado de forma suficiente en Derecho la existencia de las prácticas colusorias mencionadas en el apartado 359 de la presente sentencia y la participación de Scania en dichas prácticas.

362 A modo de ejemplo, de los elementos de prueba que figuran en el considerando 140 de la Decisión impugnada se deduce que, en un intercambio de información al 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 para los nuevos modelos conformes con la norma Euro 4 en 5 410 euros. De igual modo, de los elementos de prueba que constan en el considerando 141 de la Decisión impugnada se desprende que, en respuesta a un correo electrónico de B, empleado de Scania DE, dirigido a los competidores y solicitando información relativa a los precios y a las fechas de entrega de los motores conformes con las normas Euro 4 y Euro 5, J de la filial alemana [*confidencial*], respondió que este fabricante entregaría camiones conformes con estas normas a partir de abril o mayo de 2005 y que los precios adicionales para los motores conformes a las normas Euro 4 y Euro 5 serían de 11 500 euros y de 14 800 euros, respectivamente. Además, de los elementos de prueba incluidos en el considerando 149 de la Decisión impugnada se deduce que se produjeron intercambios sobre los precios en la reunión entre competidores, al nivel alemán, celebrada el 12 de septiembre de 2005. Entre los temas de discusión figuraban los incrementos de los precios planificados para el año 2006. I de Scania DE estaba presente en la reunión. De las notas manuscritas de uno de los participantes en la reunión se desprende que [*confidencial*] informó a sus competidores sobre los recargos que este fabricante aplicaría debido a la introducción de las tecnologías conformes con las normas Euro 4 y Euro 5. También se deduce de los elementos de prueba obrantes en autos que, en la reunión de 12 de septiembre de 2005 antes mencionada, I de Scania DE realizó una presentación detallada sobre los incrementos de precios derivados de la introducción de las tecnologías conformes con las normas Euro 3 y Euro 4 aplicados por Scania. Asimismo, de los elementos de prueba que figuran en el considerando 166 de la Decisión impugnada, relativos a una reunión entre competidores al nivel alemán los días 12 y 13 de marzo de 2008, se desprende que se produjeron intercambios de información sobre los incrementos planificados de los precios. Una presentación realizada por [*confidencial*] indicó un incremento de 2 350 euros para los motores conformes a la norma Euro 5 a partir del mes de mayo de 2008.

363 En cuanto a varios de los intercambios citados en el apartado 362 de la presente sentencia (los intercambios mencionados en los considerandos 141, 149 y 166 de la Decisión impugnada), las demandantes, recurriendo al razonamiento expuesto en los apartados 327 y 342 de la presente sentencia, alegan que la información intercambiada era actual y no futura y que era de dominio público. En la medida en que este razonamiento ya ha sido rechazado por el Tribunal General, la argumentación de las demandantes no desvirtúa la conclusión alcanzada en el apartado 361 de la presente sentencia.

iv) Sobre el intercambio de otra información comercialmente sensible, contemplado en el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada

364 Procede recordar que, en el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que Scania y las partes en la transacción habían intercambiado otra información comercialmente sensible, como datos relativos a los plazos de entrega, a los pedidos realizados y al nivel de las existencias, a las cuotas de mercado objetivo, a los precios netos actuales y a los descuentos, a las listas de precios brutos (incluso antes de su entrada en vigor) y a los configuradores de los camiones.

365 Las demandantes aducen, en particular, que la «otra información comercialmente sensible» que se intercambió en ocasiones al nivel alemán era de naturaleza técnica y no podía eliminar la incertidumbre estratégica entre los participantes sobre su comportamiento en el mercado. Según las demandantes, no cabía considerar que esta información, ya fuera de forma aislada o en asociación con la restante información mencionada en el considerando 238 de la Decisión impugnada, formaba parte de una infracción «por el objeto».

366 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, referida en el apartado 364 de la presente sentencia, constituía uno de los medios empleados por los competidores que les permitía coordinar los precios y las subidas de los precios brutos, siendo los restantes medios los contactos colusorios relativos a la tarificación, al calendario y a los costes adicionales resultantes de la introducción en el mercado de los nuevos modelos de camiones conformes con las normas de emisiones [mencionados en el considerando 238, letras a) y b), de la Decisión impugnada].

367 También se desprende del considerando 317 de la Decisión impugnada que, según la Comisión, el intercambio de información comercialmente sensible, citada en el apartado 364 de la presente sentencia, constituía uno de los medios utilizados por los competidores para reducir la incertidumbre estratégica entre ellos en cuanto a los precios futuros, a los incrementos de los precios brutos, al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de los modelos de camiones conformes con las normas medioambientales.

368 También debe observarse que el artículo 1 del fallo de la Decisión impugnada no hace referencia a los intercambios de «otra información comercialmente sensible», identificada en el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada.

369 Asimismo, la Comisión explicó, en el escrito de contestación, que la referencia a «otra información comercialmente sensible» constituía uno de los ejemplos de la manera en que los miembros del cártel llevaron a cabo su concertación sobre los precios futuros y las subidas de los precios brutos, así como sobre el calendario de introducción de las tecnologías y la repercusión de los costes referidos a estas y que esta referencia no ampliaba el alcance de la infracción.

370 De todo lo anteriormente expuesto resulta que el examen de la procedencia de las apreciaciones de la Comisión relativas a los intercambios de la «otra información comercialmente sensible» se vuelve superfluo si se demuestra que la Comisión ha logrado demostrar la existencia de las demás prácticas colusorias identificadas en el considerando 238, letras a) y b), y en el considerando 317, letras a) y b), de la Decisión impugnada y la restricción de la competencia «por el objeto» resultante de dichas prácticas. El Tribunal General se pronuncia sobre esta cuestión en el apartado 394 de la presente sentencia.

371 A este respecto, el Tribunal General también tiene en cuenta el hecho de que las conclusiones de la Comisión relativas a los intercambios de «otra información comercialmente sensible» no influyen en la duración y la gravedad de la infracción y, por consiguiente, en el importe de la multa, habida cuenta de que estas son 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) Objetivo de los intercambios de información al nivel alemán

372 Las demandantes sostienen que los intercambios de información al nivel alemán se referían principalmente a información técnica sobre los productos. Los participantes tenían como objetivo mantenerse informados sobre la evolución técnica de los camiones con el fin de dar un mejor servicio a los clientes. Según las demandantes, los participantes en los intercambios al nivel alemán por cuenta de Scania DE eran formadores en materia de ventas y no participaban en la toma de decisiones de Scania DE sobre los precios. En apoyo de sus alegaciones, las demandantes presentaron declaraciones juradas de los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios de información al nivel alemán. También invocaron una respuesta [*confidencial*] al pliego de cargos.

373 La Comisión afirma que las alegaciones de las demandantes carecen de fundamento.

374 Debe señalarse que el contenido del sumario no corrobora la alegación de las demandantes de que los intercambios al nivel alemán tenían principalmente por objeto cuestiones técnicas. Al contrario, los elementos de prueba obrantes en autos demuestran que una parte importante de estos intercambios se refería a información sobre tarifas, que, contrariamente al análisis de las demandantes, tenía un carácter prospectivo y no era de dominio público. El objetivo anticompetitivo de los intercambios al nivel alemán también se ve acreditado por la circunstancia de que varios de dichos intercambios tenían como origen solicitudes de información efectuadas por empleados de los distintos fabricantes referidas a los incrementos de precios planificados por los competidores para el futuro. Así pues, en el correo electrónico de 2 de diciembre de 2004 que figura en el considerando 140 de la Decisión impugnada, K de [*confidencial*] escribió, acerca de un «incremento de precios en 2005», «de forma similar a como se viene haciendo cada año, el jefe quiere saber si incrementaréis los precios el año próximo y cuándo» y precisó: «Por este motivo, por favor compartid esta información con todo el mundo para ganar tiempo [evitando] peticiones individuales». En el correo electrónico de 21 de julio de 2009, mencionado en el considerando 180 de la Decisión impugnada, L, empleado de [*confidencial*], en respuesta a un correo electrónico de I de Scania DE que solicitaba los temas de discusión para la reunión de los competidores al nivel alemán de los días 17 y 18 de septiembre de 2009, formulaba «sugerencias espontáneas de temas» especificando: «¿Euro VI? Lo sé —¿podemos hablar de este tema y queremos hacerlo?— ¿Cómo podemos lograr entre todos que suba de nuevo el nivel de precios de este año?».

375 En sus declaraciones juradas, los empleados de Scania DE afirmaron que no participaban en el proceso de toma de decisiones sobre tarifas en el seno de esta sociedad, pero estas afirmaciones no corroboran la alegación de que los intercambios al nivel alemán se referían sobre todo a información técnica, ni la alegación según la cual los empleados antes mencionados, mediante su participación en dichos intercambios, tenían como objetivo mantenerse informados sobre los desarrollos técnicos.

376 Del mismo modo, la afirmación [*confidencial*], invocada por las demandantes, según la cual la información sobre los precios no constituía la razón principal de la participación de sus empleados en los intercambios al nivel alemán y su afirmación de que esta sociedad se interesaba por las listas de precios de los demás fabricantes, por la razón principal de que eran los únicos documentos que presentaban una visión de conjunto de los distintos modelos y variaciones de los camiones, no convencen al Tribunal General. Tal como observa la Comisión acertadamente, las afirmaciones antes indicadas de [*confidencial*] no explican la razón por la cual, para obtener la lista de los diferentes modelos y variaciones de camiones, era necesario intercambiar también información sobre los futuros incrementos de precios. A mayor abundamiento, de los autos se desprende que este fabricante indicó claramente durante el procedimiento administrativo (en sus respuestas a una solicitud de información por parte de la Comisión) que los intercambios al nivel alemán también tenían por objeto información relativa a los incrementos previstos de las listas de precios y que estos intercambios tenían un carácter sistemático y regular.

377 De lo anterior resulta que al Tribunal General no le convencen las alegaciones de las demandantes expuestas en el apartado 372 de la presente sentencia. En cambio, el sumario demuestra la conformidad a Derecho de la conclusión de la Comisión, en el considerando 307 de la Decisión impugnada, según la cual los intercambios relativos a los incrementos de los precios brutos de los camiones iban más allá de un intercambio de información que fuese de dominio público y tuviese como objetivo aumentar la transparencia entre las partes y, por consiguiente, reducir las incertidumbres vinculadas al funcionamiento normal del mercado.

378 Asimismo, aun suponiendo que los intercambios de información al nivel alemán hubieran perseguido objetivos legítimos, como los que proponen las demandantes, que coexistían con el objetivo anticompetitivo probado, esta circunstancia no desvirtuaría la conclusión de la Comisión relativa a la existencia de una restricción de la competencia «por el objeto». En efecto, según una jurisprudencia muy consolidada, puede considerarse que un comportamiento colusorio tiene carácter restrictivo aun cuando no tenga como único objetivo restringir 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).

379 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede rechazar la argumentación de las demandantes relativa al objetivo de los intercambios de información al nivel alemán.

4) Contexto del intercambio de información al nivel alemán

380 Las demandantes alegan que un análisis del contexto económico y jurídico, en particular de la naturaleza y la estructura del mercado de los camiones, así como de las condiciones de su funcionamiento, pone en entredicho que la infracción declarada por la Comisión sea una infracción «por el objeto».

381 Las demandantes explican que los camiones se fabrican y comercializan bajo un gran número de formas y variaciones en función de las necesidades de los clientes y que su precio final depende de sus características y de las especificidades del mercado nacional en el que se venden. Las demandantes también observan que los compradores de camiones son profesionales que disponen de un poder de negociación considerable.

382 Las demandantes concluyen de este modo que, en virtud de la complejidad de los camiones y de la multiplicidad de los factores que influyen en el precio final facturado al cliente, que se convierte en un precio individualizado, los precios brutos y las listas de precios brutos intercambiados entre los competidores carecen de valor informativo sobre los parámetros de la competencia (esto es, sobre los precios a facturar o efectivamente aplicados en las transacciones en el mercado) y que la Comisión no tuvo suficientemente en cuenta este contexto a la hora de determinar la naturaleza de los intercambios de información.

383 Las demandantes también argumentan que Scania utiliza un mecanismo de fijación de precios que es complejo y en el que las decisiones de tarificación se adoptan en múltiples niveles comerciales independientes los unos de los otros y sobre la base de negociaciones libres entre la sede central de Scania, los distribuidores nacionales, los

concesionarios locales y los clientes finales. La variación de los precios a lo largo de la cadena de suministro, ocasionada por la naturaleza independiente de las negociaciones a todos los niveles, crea, por tanto, una desconexión entre los precios aplicados por la fábrica a los distribuidores y las listas de precios brutos entre distribuidores y concesionarios y el precio real de la transacción aplicado por los concesionarios independientes a los clientes finales. En apoyo de su argumentación, las demandantes invocan el informe económico de 9 de diciembre de 2017, que a su entender demuestra, en lo referente a Scania, la gran diferencia entre los precios brutos entre distribuidores y concesionarios y los precios de las transacciones correspondientes, así como la inexistencia de una tendencia común en las listas de precios brutos y los precios reales de las transacciones. De ello resulta que un competidor no habría podido deducir cuál habría sido la variación aproximada del precio real de la transacción a partir de un cambio en la lista de precios brutos.

384 En primer lugar, procede recordar que la Comisión expuso en los considerandos 22 a 40 de la Decisión impugnada la estructura del mercado de los camiones y el mecanismo de fijación de precios en la industria de los camiones (véanse los apartados 19 a 22 de la presente sentencia).

385 También debe recordarse que, en los considerandos 51 y 52 de la Decisión impugnada, la Comisión examinó el impacto de los incrementos de los precios a escala europea sobre los precios a escala nacional (véanse los apartados 32 y 33 de la presente sentencia). A este respecto, la Comisión señala que los distribuidores nacionales de los fabricantes, como Scania DE, no son independientes en la fijación de los precios brutos y de las listas de precios brutos y que todos los precios aplicados en cada fase de la cadena de distribución hasta el consumidor final se derivan de las listas de precios brutos paneuropeos fijados al nivel de la sede central (considerando 51 de la Decisión impugnada).

386 De ello se desprende, según la Comisión, que un aumento de los precios en la lista paneuropea de precios brutos, decidido al nivel de la sede central, determina el movimiento del precio neto del distribuidor, es decir, del precio que el distribuidor paga a la sede central por la compra del camión. Por consiguiente, según la Comisión, el incremento por parte de la sede central de los precios brutos antes mencionados influye también en el nivel del precio bruto del distribuidor, a saber, el precio que el concesionario paga al distribuidor, aun cuando el precio al consumidor final no se modifique necesariamente en la misma proporción o no se modifique en absoluto (considerando 52 de la Decisión impugnada).

387 Por tanto, la Comisión, teniendo en cuenta este contexto de hecho, en el marco de la apreciación del carácter anticompetitivo de los intercambios de información relativa a los incrementos futuros de los precios brutos, precisó, en el considerando 284 de la Decisión impugnada, que, debido a la mayor transparencia del mercado de los camiones y a su gran concentración, la única incertidumbre a la que se enfrentaban las partes era la de saber si la política oficial de tarifas de sus competidores iba a modificarse y, si así sucedía, por qué motivo y en qué fecha. La Comisión constata que, para eliminar esta incertidumbre, Scania y las partes en la transacción establecieron un intercambio bien estructurado y sistemático de información estratégica referida a la futura evolución de las tarifas. Según la Comisión, los incrementos futuros de los precios brutos constituían un factor de fijación de los precios aplicados a las listas paneuropeas de precios brutos (de las que disponían todas las partes salvo [*confidencial*]), ya que estas listas constituían el origen de todos los precios aplicados a nivel nacional, incluidos los precios de las transacciones finales (considerando 284 de la Decisión impugnada).

388 La Comisión también precisa que la circunstancia de que no era posible calcular exactamente los precios finales de los camiones vendidos a los consumidores basándose en el intercambio de información no es relevante. Según la Comisión, el intercambio de información que revelaba la tendencia del movimiento futuro de los precios brutos permitía a los competidores comprender la fecha y la forma en que evolucionarían los precios en Europa. Asimismo, según la Comisión, el intercambio de los baremos de precios brutos detallados permitía a los fabricantes deducir aproximadamente los precios netos actuales o futuros mediante la combinación de distintos tipos de información que obtenían (considerando 285 de la Decisión impugnada).

389 En segundo lugar, debe recordarse que la Comisión, en los considerandos 41 a 50 de la Decisión impugnada, describe el mecanismo de fijación de precios dentro de Scania y a los actores implicados en dicha fijación (véanse los apartados 23 a 31 de la presente sentencia).

390 De los apartados 384 a 389 de la presente sentencia se desprende que, contrariamente a lo alegado por las demandantes, la Comisión tuvo suficientemente en cuenta el contexto de los intercambios de información en los que participó Scania para declarar su carácter anticompetitivo «por el objeto». En particular, la Comisión tuvo en

cuenta las características del mercado de los camiones y del mecanismo de tarificación de estos para declarar el carácter contrario a la competencia «por el objeto» de los intercambios de información prospectiva efectuados, especialmente, al nivel alemán.

391 En tercer lugar, en lo que atañe a la argumentación de las demandantes que figura en el apartado 383 de la presente sentencia, en primer término, se ha de recordar que, según la jurisprudencia, una práctica concertada puede tener un objeto anticompetitivo incluso si carece de relación directa con los precios al consumo (véanse los apartados 319 a 321 de la presente sentencia). Por consiguiente, la falta de impacto que podría tener un incremento de los precios brutos, decidido en cualquier fase de la cadena de distribución de Scania, sobre el precio pagado por el consumidor final no basta para poner en entredicho la conclusión de la Comisión según la cual el intercambio de información sobre las modificaciones futuras de los precios brutos, efectuado en particular al nivel alemán, constituía una restricción de la competencia «por el objeto» debido a la utilidad de la información intercambiada para la definición de la estrategia de tarifas de los competidores.

392 En segundo término, la argumentación de las demandantes, mencionada en el apartado 383 de la presente sentencia, no demuestra la ausencia de un carácter estratégico de la información sobre las modificaciones futuras de los precios brutos proporcionada por los empleados de Scania DE durante los intercambios al nivel alemán. En efecto, según se deduce de la presentación del mecanismo de fijación de precios dentro de Scania (véanse en particular los apartados 26, 27 y 31 de la presente sentencia), los precios brutos practicados por Scania DE, sobre los que se aplican los descuentos, constituyen la base del precio de venta de los camiones a los concesionarios en el mercado alemán. De lo anterior resulta que las modificaciones futuras de los precios brutos antes mencionadas constituyen un elemento que influye en el precio de transferencia del camión por parte de Scania DE a los concesionarios alemanes y que, por tanto, los intercambios de información relativos a estas modificaciones tienen un carácter estratégico.

393 En cuarto lugar, y de un modo más general, el carácter estratégico de la información relativa a la modificación futura de los precios brutos, intercambiada al nivel alemán, también queda demostrado por la frecuencia, por el carácter regular y sistemático de los intercambios, así como por el hecho, no impugnado y que se señala en el considerando 93 de la Decisión impugnada, de que, en el caso de la mayoría de los fabricantes, esta información se transmitía frecuentemente a sus sedes centrales respectivas y se tenía en cuenta en la determinación de sus estrategias tarifarias.

394 Sobre la base de las consideraciones precedentes, es preciso rechazar la argumentación de las demandantes relativa al contexto de los intercambios de información al nivel alemán. También se debe concluir que la calificación de los intercambios de información al nivel alemán por parte de la Comisión de restricción de la competencia «por el objeto» no adolece de ningún error. En consecuencia, procede desestimar el quinto motivo.

e) Sobre el sexto motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que el alcance geográfico de la infracción correspondiente al nivel alemán abarcaba todo el territorio del EEE

395 Las demandantes refutan la constatación de la Comisión, en el considerando 386 de la Decisión impugnada, según la cual el alcance geográfico de la infracción abarcaba todo el territorio del EEE a lo largo de toda su duración, comprendiendo de este modo el comportamiento de los competidores al nivel alemán.

396 Debe señalarse que, en el presente asunto, la Comisión declaró la existencia de una infracción única y continuada del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, desde el 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011.

397 En cuanto al alcance geográfico de la infracción, la Comisión consideró que esta había abarcado 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).

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

«(388) Scania y las partes en la transacción disponen de los precios brutos aplicables a escala europea y de las litas de precios brutos. Los elementos de prueba demuestran que, antes y después de la introducción de las listas de precios a escala europea o mundial, los competidores mantenían conversaciones

anticompetitivas que abarcaban el territorio de las partes contratantes del Acuerdo EEE y se ponían de acuerdo sobre los incrementos de los precios brutos con el fin de alinear los precios para los camiones medios y pesados en el EEE. Antes de la introducción de las listas europeas de precios, los elementos probatorios acreditan que las conversaciones no se referían únicamente a países específicos, sino [que] tenían, de manera explícita, un alcance europeo (véanse los considerandos 103 y 104). Tras la introducción de las listas europeas de precios brutos, aplicables en todo el territorio del EEE, los competidores podían comprender la estrategia europea de tarifas mediante el intercambio de información sobre los incrementos de precios brutos en Alemania (véase el considerando 175), en la medida en que estos reflejaban los incrementos de precios brutos aplicados por las sedes centrales en sus listas europeas de precios brutos respectivos.

(389) Asimismo, se pusieron de acuerdo o se coordinaron sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a [Euro] 6 que eran de aplicación en todo el territorio del EEE. Los intercambios sobre las fechas de introducción de las nuevas normas tecnológicas (por ejemplo, la norma Euro 3) y sobre los incrementos de precios correspondientes no se limitaban a algunos países, sino que abarcaban todo el EEE (véanse los considerandos 100 y 103).»

399 También debe recordarse que, en la Decisión impugnada, la Comisión constató que los intercambios entre competidores al nivel de la alta dirección se detuvieron en septiembre de 2004 y que, tras esta fecha, los intercambios entre competidores continuaron al nivel alemán [considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada].

400 Entre las destinatarias de la Decisión impugnada figuraba Scania DE, dado que la Comisión consideró que esta sociedad era directamente responsable de los intercambios de información contrarios 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].

401 Las demandantes, para respaldar su tesis de que los intercambios de información entre competidores al nivel alemán no tenían un alcance que excediera del territorio alemán, formulan, en esencia, dos grupos de alegaciones.

402 Por una parte, las demandantes sostienen que la información obtenida por Scania DE de sus competidores carecía de interés fuera del mercado alemán. Además, según las demandantes, Scania DE nunca supuso que esta información presentara tal interés y que podía servir para reducir la incertidumbre sobre la estrategia europea de sus competidores en materia de tarifas.

403 Por otra parte, las demandantes afirman que Scania DE no proporcionó a sus competidores información que tuviera interés más allá del mercado alemán, reduciendo de este modo su incertidumbre en cuanto a la estrategia de Scania en materia de tarifas fuera de Alemania. Asimismo, Scania DE no dio a sus competidores la «impresión» de facilitar información relevante para el conjunto del EEE.

404 Estos dos grupos de alegaciones se examinarán a continuación.

1) Alcance geográfico de la información obtenida por Scania DE

405 En primer lugar, de los autos se desprende que los fabricantes de camiones comenzaron a aplicar progresivamente listas europeas de precios brutos a partir del año 2000 y que, en 2006, la mayoría de los fabricantes disponía de tales listas, a saber [*confidencial*], [*confidencial*], [*confidencial*], [*confidencial*] y [*confidencial*]. El Tribunal General concluye que lo mismo sucedía en el caso de Scania, tal como se explicará en los apartados 426 a 428 de la presente sentencia. Únicamente [*confidencial*] carecía de una lista europea de precios brutos.

406 También debe señalarse que las demandantes no cuestionan, en lo que atañe a las otras partes, la conclusión de la Comisión, en los considerandos 51 y 52 de la Decisión impugnada, de que las listas europeas de precios brutos se establecen en la sede central de los fabricantes y de que los incrementos de los precios indicados en dichas listas influyen en el nivel de los precios al nivel de los distribuidores y de los concesionarios.

407 En segundo lugar, el sumario del presente asunto contiene elementos que sugieren que los competidores tenían un conocimiento más o menos preciso de la existencia de tales listas. Así pues, de una presentación interna del [*confidencial*] de 30 de marzo de 2006, mencionada en el considerando 151 de la Decisión impugnada, se desprende que este fabricante disponía de información relativa a incrementos de los precios de los competidores, basada en las listas europeas de precios brutos de [*confidencial*], de [*confidencial*], de Scania y de [*confidencial*], en la lista italiana de precios [*confidencial*] y en la lista alemana de precios de [*confidencial*]. De igual modo, tal como se desprende del considerando 160 de la Decisión impugnada, según una investigación llevada a cabo por empleados de los competidores establecidos en España sobre la «estructura de precios», cuyos resultados se mostraron en un cuadro, [*confidencial*], [*confidencial*], [*confidencial*], [*confidencial*] y [*confidencial*] tenían «precios comunes» en la Unión, mientras que [*confidencial*] y Scania no los tenían. El cuadro con los resultados de la investigación se comunicó a los empleados de los competidores establecidos en España, incluidos los empleados de Scania España.

408 Por lo que respecta a la invocación por parte de las demandantes de una presentación interna de [*confidencial*] de abril de 2008, que podía sugerir que esta empresa no pensaba, en 2008, que sus competidores utilizaran listas europeas de precios brutos, el Tribunal General no la considera determinante en el marco de la apreciación global de los elementos de prueba que realiza. Asimismo, esta empresa afirmó, en 2010, en su solicitud de dispensa, que disponía de una lista europea de precios brutos y que «podía ser también así en el caso de los competidores», sugiriendo de este modo a la Comisión que el alcance geográfico de los intercambios podía ser europeo.

409 En tercer lugar, algunos fabricantes que tenían listas europeas de precios brutos ([*confidencial*]) precisaron, durante el procedimiento administrativo, que los incrementos de precios que comunicaban al nivel alemán eran, en esencia, los aumentos aplicados en dichas listas europeas, habida cuenta de que esas listas habían sustituido a las listas nacionales. El Tribunal General se refiere, a este respecto, a las respuestas de [*confidencial*], de [*confidencial*] y de [*confidencial*] a la solicitud de información de la Comisión del 27 de noviembre de 2012, adjuntas al escrito de contestación, y a la respuesta de [*confidencial*] a la solicitud de información de la Comisión del 19 de septiembre de 2013, aportada por esta a raíz de la diligencia de prueba adoptada por el Tribunal General (véase el apartado 75 de la presente sentencia). De estos elementos de prueba resulta que el alcance de la información contraria a la competencia aportada al menos por algunos de los competidores de Scania durante los intercambios al nivel alemán, en los que consta que participaban empleados de Scania DE, excedía del mercado alemán.

410 En cuarto lugar, según se indica en el considerando 327, letra c), de la Decisión impugnada, del sumario se desprende que, en numerosas ocasiones, los empleados de los fabricantes que participaban en los intercambios de información al nivel alemán comunicaban esta información a la sede central, lo que constituye un elemento adicional que demuestra que el alcance de estos intercambios excedía del mercado alemán (véase el considerando 213 de la Decisión impugnada que se refiere a ejemplos de comunicación a la sede central de información intercambiada al nivel alemán). A este respecto, procede hacer referencia, en particular, al contenido del considerando 175 de la Decisión impugnada, que no solo demuestra la comunicación a la sede central de [*confidencial*] de la información intercambiada al nivel alemán, sino que también corrobora la tesis de la Comisión, expuesta en el considerando 388 de la Decisión impugnada, según la cual la información intercambiada al nivel alemán, relativa a los incrementos de los precios brutos, ayudaba a los fabricantes a comprender la estrategia en materia de tarifas de sus competidores al nivel europeo. Así pues, según la prueba documental contenida en el considerando 175 de la Decisión impugnada, el director de [*confidencial*] en la sede central de la sociedad escribió a sus colegas acerca de la información intercambiada al nivel alemán: «Por la presente, quisiera compartir con ustedes un análisis del mercado alemán relativo a los plazos de fabricación y las subidas de tarifas de nuestros competidores [...]. Como mínimo, la estrategia en materia de tarifas se alinea significativamente con el enfoque europeo global de los competidores.»

411 Del mismo modo, el hecho, demostrado al examinar el tercer motivo, según el cual los empleados al nivel inferior de la sede central estaban al corriente de los intercambios de información sobre tarifas al nivel alemán (véanse los apartados 221 a 229 de la presente sentencia), corrobora la tesis de la Comisión relativa al alcance geográfico de los intercambios al nivel alemán.

412 En quinto lugar, del sumario se desprende que, tal como señaló la Comisión en el considerando 327, letra b), de la Decisión impugnada, habida cuenta del hecho de que las filiales alemanas de las partes no fabricaban camiones y no se encargaban de desarrollar tecnologías, ya que estas responsabilidades correspondían en exclusiva a la sede central, podía considerarse que la información intercambiada al nivel alemán sobre el calendario y sobre

los costes adicionales relativos a la conformidad con las normas Euro 5 y Euro 6 procedía de la sede central y se refería a todo el EEE.

413 La constatación realizada en el apartado 412 de la presente sentencia se ve ilustrada por la prueba documental que figura en el considerando 148 de la Decisión impugnada, que se refiere a Scania. En un correo electrónico de 26 de julio de 2005, I, empleado de Scania DE que participó en los intercambios al nivel alemán, proporcionó a E, de la sede central de [*confidencial*], información sobre la fecha de presentación por parte de Scania de toda su gama de motores conformes con la norma Euro 4 y sobre la introducción de los modelos de camiones conformes con la norma Euro 5, a la vez que precisaba que tendría conocimiento de las fechas exactas y de los precios «después de las vacaciones [del personal] en la fábrica de Södertälje [Suecia]». Habida cuenta de que Södertälje es la ciudad en la que Scania tiene su domicilio social, esta precisión, proporcionada por el empleado de Scania DE al empleado de [*confidencial*], permite inferir que la información a la que se refería el empleado de Scania DE procedía de la sede central y, por tanto, tenía un alcance que excedía del mercado alemán. La prueba documental que figura en el considerando 148 de la Decisión impugnada también demuestra la influencia de la sede central de Scania en la determinación de los precios aplicados en el mercado alemán, una problemática que se aborda en los apartados 422 a 438 de la presente sentencia.

414 Habida cuenta de las apreciaciones contenidas en los apartados 405 a 413 de la presente sentencia, consideradas en su conjunto, es preciso declarar que el alcance de la información obtenida por Scania DE con ocasión de los intercambios al nivel alemán excedía del mercado alemán.

415 A este respecto, la alegación de las demandantes según la cual los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios al nivel alemán nunca supusieron que la información recibida de los representantes de las filiales de los demás fabricantes de camiones se refiriera a precios europeos o pudiera reducir la incertidumbre en cuanto a la estrategia europea de tarifas de los demás fabricantes no convence al Tribunal General.

416 En primer término, debe recordarse que obran en los autos del presente asunto elementos que sugieren que la utilización de las listas europeas de precios brutos por la mayoría de los fabricantes no constituía un secreto (véase el apartado 407 de la presente sentencia). Por consiguiente, es perfectamente posible suponer que los empleados de Scania DE y la sede central en Suecia conocían la existencia de estas listas y podían, en consecuencia, deducir la estrategia en materia de tarifas de sus competidores sobre la base de la información obtenida al nivel alemán, por ejemplo, basándose en información relativa a incrementos de los precios brutos, que se aplicaban a las listas europeas de precios de los competidores (véase el apartado 409 de la presente sentencia).

417 En segundo término, la alegación de las demandantes según la cual Scania DE, al contrario que las demás participantes en los intercambios al nivel alemán, nunca transmitió a su sede central la información recibida al nivel alemán no convence al Tribunal General. Es cierto que el sumario no contiene la prueba de que tal transmisión se haya producido efectivamente. Dicho esto, de la prueba documental incluida en el considerando 166 de la Decisión impugnada se desprende que I de Scania DE, organizador y participante en una reunión al nivel alemán que se celebró en Coblenza (Alemania) los días 12 y 13 de mayo de 2008, transmitió a sus colegas de Scania DE información relativa a incrementos de precios, intercambiada durante esta reunión, precisando que esta información «aún» no se había enviado a la sede central en Suecia. El uso del término «aún» sugiere que la intención del empleado antes mencionado de Scania DE era comunicar la información a la sede central y que esta comunicación a la sede central no tenía un carácter excepcional.

418 En todo caso, el hecho de que el sumario contenga elementos que demuestran que los empleados al nivel inferior de la sede central de Scania estaban al corriente del intercambio de información sobre las tarifas contraria a la competencia al nivel alemán (véase el apartado 228 de la presente sentencia) y de que las reuniones a los dos niveles se celebraban con frecuencia en la misma fecha y el mismo lugar hace que no sea determinante la falta de una prueba directa de la transmisión de la información intercambiada al nivel alemán por los empleados de Scania DE a la sede central de Scania. En efecto, a la vista de los dos elementos antes mencionados, puede inferirse que la sede central de Scania conocía el contenido de esta información.

419 En tercer término, debe señalarse que en los intercambios al nivel alemán también participaban empleados de la sede central de algunos fabricantes. Así sucedía, con frecuencia, en el caso de [*confidencial*]. Asimismo, en un correo electrónico del 11 de noviembre de 2004, referido en el considerando 139 de la Decisión impugnada, enviado por C de la sede central de [*confidencial*] y dirigido a empleados de los competidores pertenecientes tanto

a la sede central como al nivel alemán, incluidos A de la sede central de Scania y B de Scania DE, C presentó a dos nuevos empleados de la sede central de [*confidencial*] que serían responsables de la tarificación central en este fabricante. Estos elementos relativos a la participación de empleados pertenecientes a la sede central en los intercambios que tuvieron lugar al nivel alemán constituyen un indicio del hecho de que los empleados de Scania DE no podían no suponer que la información intercambiada al nivel alemán tuviera un interés para la estrategia de los competidores en materia de tarifas al nivel europeo.

420 En cuarto término, en vista de los elementos probatorios expuestos anteriormente, las declaraciones juradas de los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios al nivel alemán y que respaldan la alegación mencionada en el apartado 415 de la presente sentencia no convencen al Tribunal General. Es más, por las razones expuestas en el apartado 281 de la presente sentencia, estas declaraciones, presentadas tras la finalización de la infracción y con el objetivo específico de apoyar la postura de Scania, poseen un valor probatorio limitado.

421 A tenor de los elementos expuestos anteriormente, apreciados de forma global (véase el apartado 198 de la presente sentencia), procede concluir que Scania DE, a través de la participación de sus empleados en intercambios de información al nivel alemán, obtenía información que tenía un alcance que excedía del mercado alemán. Teniendo en cuenta esta constatación, se ha desestimar el presente motivo, independientemente de la cuestión de si Scania DE también proporcionaba información cuyo alcance excedía 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). Dicho esto, el Tribunal General considera oportuno examinar esta última cuestión a los efectos de la valoración de la gravedad de la infracción del artículo 101 TFUE, apartado 1, cometida por Scania y, en su caso, de la determinación del importe de la multa (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 45 y jurisprudencia citada).

2) Alcance geográfico de la información proporcionada por Scania DE

422 Procede recordar que la Comisión, en el considerando 388 de la Decisión impugnada, consideró que, tras la introducción de las listas europeas de precios brutos, los fabricantes de camiones podían comprender la estrategia europea en materia de tarifas de sus competidores mediante el intercambio de información relativa a los incrementos de los precios brutos aplicados en el mercado alemán, habida cuenta de que dichos incrementos reflejaban aumentos aplicados por las sedes centrales de los fabricantes a sus listas europeas de precios brutos.

423 Las demandantes sostienen, en esencia, que la información sobre las listas de precios brutos proporcionada en los intercambios al nivel alemán no reflejaba los precios de Scania a escala europea y, por tanto, no contribuía a reducir la incertidumbre de los competidores de Scania sobre la estrategia de esta en materia de tarifas fuera de Alemania.

424 A este respecto, las demandantes precisan que no es correcto considerar que la FGPL constituya una lista de precios brutos a escala del EEE y que sirva de base para las negociaciones que se producen en el marco del proceso de tarificación. En apoyo de su alegación, las demandantes invocan el informe económico de 9 de diciembre de 2017, que a su juicio demuestra que no existe ninguna correlación entre la FGPL y el precio bruto entre distribuidores y concesionarios en Alemania. Las demandantes explican que la FGPL constituye una herramienta de referencia interna que utiliza la sede central de Scania para seguir el nivel general de los precios de las distintas piezas de un camión en el proceso de fabricación de Scania. A pesar de su nombre, afirman que la FGPL no constituye una «lista de precios», dado que no fija el precio de transferencia de las piezas en ningún nivel de la red de distribución. Las demandantes precisan que las negociaciones, efectuadas a pie de igualdad, entre los distribuidores y la sede central se llevan a cabo sobre la base de las listas de precios netos aplicados por la fábrica a los distribuidores propios de cada país y que estas listas son las que se negocian cada vez que las condiciones de mercado justifican una subida o bajada de los precios. En apoyo de su argumentación relativa a la naturaleza de la FGPL, las demandantes presentaron declaraciones juradas de los empleados de la sede central de Scania y de Scania DE. En apoyo de su alegación relativa al hecho de que las negociaciones entre los distribuidores de Scania y la sede central se llevan a cabo a pie de igualdad y que son equivalentes a negociaciones entre partes que actúan como socios comerciales independientes y centros de beneficio competidores, las demandantes invocan un informe interno de Scania, redactado en 2010, el «Masterfile de Scania sobre los precios de transferencia».

425 La argumentación de las demandantes, expuesta en el apartado 424 de la presente sentencia, revela una divergencia entre la descripción del sistema de tarificación de Scania que se facilitó en las respuestas a solicitudes de información enviadas por la Comisión durante el procedimiento administrativo y la descripción de este sistema que se dio en la respuesta al pliego de cargos y ante el Tribunal General.

426 La descripción del sistema de tarificación de Scania en la Decisión impugnada (véanse los apartados 23 a 31 de la presente sentencia) se basaba en la información proporcionada por Scania en las respuestas, en particular de los días 16 de abril y 5 de julio de 2012, a solicitudes de información realizadas por la Comisión. El gráfico que aparece en el considerando 50 de la Decisión impugnada (véase el apartado 31 de la presente sentencia) que revela la influencia de la FGPL en los precios aplicados en las distintas fases de la cadena de distribución también fue aportado por Scania en las respuestas antes mencionadas. Del mismo modo, en la respuesta de 5 de julio de 2012, Scania había descrito, en concreto, el papel del Comité de Precios y del vicepresidente ejecutivo de ventas [*confidencial*].

427 En cambio, la argumentación que figura en el apartado 424 de la presente sentencia refleja la postura de Scania expuesta *in tempore suspecto*, a saber, su respuesta al pliego de cargos y ante el Tribunal General.

428 En estas circunstancias, el Tribunal General, al igual que la Comisión, considera que debe atribuirse una fuerza probatoria mayor a las respuestas de las demandantes a las solicitudes de información, enviadas por la Comisión con arreglo al artículo 18, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003, que a las explicaciones facilitadas por las demandantes posteriormente, en respuesta al pliego de cargos. De conformidad con el artículo 23, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003, se pueden imponer a las empresas que proporcionen información inexacta o engañosa en respuesta a una solicitud de información formulada en aplicación del artículo 18, apartado 2, de este Reglamento multas de hasta un 1 % de su volumen de negocios total anual.

429 Además, es preciso señalar que las demandantes no han presentado ningún documento que corrobore su argumentación relativa a la naturaleza de la FGPL. Tal como indica la Comisión en el considerando 299, letra a), de la Decisión impugnada, sería lógico esperar que Scania pudiera proporcionar documentación que corrobore su análisis de la FGPL. Scania no lo ha hecho y se ha limitado a aportar declaraciones juradas de algunos de sus empleados, que tienen una fuerza probatoria limitada y no convencen al Tribunal General (véase el apartado 420 de la presente sentencia).

430 En lo referente a la invocación por parte de las demandantes del informe económico de 9 de diciembre de 2017 que demuestra la falta de correlación entre la FGPL y los precios brutos entre distribuidores y concesionarios en Alemania (véase el apartado 424 de la presente sentencia), dicho informe concluye que los cambios específicos en la FGPL no se acompañan de cambios idénticos en el precio bruto entre distribuidores y concesionarios aplicado en Alemania. Pues bien, debe señalarse que el análisis de la Comisión en la Decisión impugnada no se basa en tal correlación, ya que esta no sostuvo en modo alguno que un aumento de los precios en la FGPL diera lugar a un incremento idéntico del precio bruto entre distribuidor y concesionario en Alemania. En la Decisión impugnada, la Comisión declaró que un aumento de los precios que figuraban en la FGPL influía en el precio neto para el distribuidor (es decir, el precio que el distribuidor paga a la sede central) y en el precio bruto del distribuidor (a saber, el precio que el concesionario paga al distribuidor), aunque el precio al consumidor final no se modificara necesariamente en la misma proporción o no se modificara en absoluto (considerando 52 de la Decisión impugnada). De este modo, se demuestra que la Decisión impugnada no se basa en la correlación mencionada en el informe económico de 9 de diciembre de 2017.

431 De los apartados 423 a 430 de la presente sentencia se desprende que la tesis de la Comisión según la cual la FGPL constituye una lista europea de precios brutos que influye en la tarificación de los camiones al nivel de los distribuidores nacionales (y, por tanto, al nivel de Scania DE) está acreditada de forma suficiente en Derecho.

432 Con carácter más general, los elementos de prueba obrantes en autos demuestran que los distribuidores nacionales de Scania (y por tanto Scania DE) no son independientes de la sede central en la determinación de su política de tarifas frente a los concesionarios.

433 A este respecto, en primer término, debe tenerse en cuenta el hecho de que la FGPL se establece al nivel de la sede central. Del gráfico incluido en el apartado 31 de la presente sentencia se deduce que la FGPL constituye un componente importante de la tarificación en la medida en que todos los precios aplicados en las fases posteriores

de la cadena de distribución de Scania resultan de esta FGPL y de los descuentos y márgenes de beneficio de los que disfrutan los distintos operadores.

434 En segundo término, debe tenerse en cuenta el hecho de que los distribuidores de Scania eran, en su gran mayoría, filiales controladas por la sede central al 100 % (véase el apartado 20 de la presente sentencia), lo que, a mayor abundamiento, era cierto en el caso de Scania DE. Habida cuenta de esta circunstancia, la alegación de las demandantes según la cual las negociaciones sobre tarifas entre dichos distribuidores y la sede central constituían negociaciones entre partes que actuaban como socios comerciales independientes y centros de beneficio competidores no convence al Tribunal General.

435 A este respecto, debe observarse que los elementos de prueba incluidos en los considerandos 249 y 250 de la Decisión impugnada, consistentes en documentos internos del Comité de Precios (véase el apartado 24 de la presente sentencia), demuestran que este órgano (perteneciente a la sede central de Scania) tenía una posición de fuerza en la determinación del nivel de los descuentos aplicados a los distribuidores nacionales. Las demandantes, basándose en una declaración jurada de un miembro del Comité de Precios, se limitan a afirmar que los documentos internos antes citados se referían a un acontecimiento excepcional, a saber, el lanzamiento de un nuevo motor, altamente estratégico para Scania, y no reflejaban una situación habitual. Ahora bien, esta declaración jurada no tiene un valor probatorio suficiente para poner en entredicho el valor probatorio y el contenido claro de los elementos de prueba que figuran en los considerandos 249 y 250 de la Decisión impugnada y no convence al Tribunal General.

436 Asimismo, en cuanto a la invocación por parte de Scania de su «Masterfile sobre los precios de transferencia» de 2010 (véase el apartado 424 de la presente sentencia), debe señalarse que este documento tiene como objetivo demostrar que Scania respeta el principio de plena competencia (*arm's length principle*) en la fijación de los precios de transferencia intragrupo (por ejemplo, en la fijación de los precios netos para los distribuidores), en caso de inspección fiscal. Pues bien, al igual que la Comisión (véase el considerando 296 de la Decisión impugnada), el Tribunal General considera que el hecho de que la sede central de Scania aplique precios de transferencia que cumplen el principio de plena competencia no demuestra la independencia de los distribuidores de Scania en la negociaciones de tarifas, sino que más bien prueba que esos precios de transferencia se fijan en niveles que permiten que dichos precios no sean impugnados por las autoridades tributarias competentes.

437 En tercer término, la circunstancia de que Scania DE no es independiente en la determinación de su política de tarifas se ve ilustrada por la prueba documental incluida en el considerando 148 de la Decisión impugnada (véase el apartado 413 de la presente sentencia). También se ve ilustrada por las pruebas documentales que figuran en los considerandos 134 y 135 de la Decisión impugnada, que revelan la coherencia de la información sobre los incrementos de los precios brutos proporcionada a los competidores por los empleados de Scania DE y por los empleados de Scania al nivel de la alta dirección, respectivamente. Así pues, resulta de la prueba documental mencionada en el considerando 134 de la Decisión impugnada que, en la reunión de los días 3 y 4 de mayo de 2004, al nivel alemán, el empleado de Scania DE informó a los competidores del hecho de que los precios de la nueva serie [*confidencial*] de los camiones serían, de media, un 6 % mayores que los de la serie actual [*confidencial*]. Pues bien, de la prueba documental a que se refiere el considerando 135 de la Decisión impugnada se desprende que el representante de Scania que participó en la reunión celebrada el 27 y el 28 de mayo de 2004, al nivel de la alta dirección, informó a los competidores de que los precios de la serie [*confidencial*] de camiones serían entre un 5 y un 6 % más elevados que los precios de la serie [*confidencial*]. Esta coherencia de la información proporcionada durante los intercambios a los dos niveles de los contactos colusorios antes mencionados permite demostrar, también, el hecho de que la información facilitada por los empleados de Scania DE en los intercambios al nivel alemán tenía un alcance que excedía del mercado alemán.

438 Habida cuenta del papel desempeñado por la sede central de Scania en la determinación de la política de tarifas de Scania DE, tal como se demuestra en los apartados 433 a 437 de la presente sentencia, la Comisión podía legítimamente considerar que la información anticompetitiva sobre tarifas proporcionada por los empleados de Scania DE a los competidores en los intercambios al nivel alemán reflejaba una estrategia en materia de tarifas establecida al nivel de la sede central de Scania y, en consecuencia, tenía un alcance que excedía del mercado alemán.

439 Esta conclusión del Tribunal General no se ve desvirtuada por el contenido de los informes económicos de 20 de septiembre de 2016 y de 9 de diciembre de 2017, esgrimidos por las demandantes.

440 Según las demandantes, los dos informes económicos antes citados prueban que los precios brutos entre distribuidores y concesionarios de Scania DE no son representativos de los precios practicados en otros países europeos y, por este motivo, no pueden reducir la incertidumbre sobre la estrategia de Scania en materia de tarifas en el EEE. Pues bien, debe constatarse que, en lo que atañe a Scania, la Decisión impugnada no se basó en la tesis de que existiera ningún tipo de paralelismo entre los precios brutos entre distribuidores y concesionarios aplicados en los distintos países europeos, en la medida en que, tal como se desprende del gráfico incluido en el apartado 31 de la presente sentencia, el precio bruto del distribuidor nacional se determina en función de los descuentos aplicados sobre la FGPL y de su margen de beneficio. La Decisión impugnada se basó en la consideración de que todo incremento aplicado en la FGPL y, por consiguiente, decidido por la sede central, influye, en diversos grados (en función de los descuentos aplicados), en el precio bruto del distribuidor nacional (véanse los considerandos 51 y 52 de la Decisión impugnada).

441 En todo caso, contrariamente a lo afirmado por las demandantes, el Tribunal General considera que el sumario demuestra de modo suficiente en Derecho el hecho de que, con independencia del alcance geográfico real de la información proporcionada por Scania DE, esta daba la impresión a sus competidores de que la información que les facilitaba tenía un alcance y un interés que excedían del mercado alemán, contribuyendo de este modo a los objetivos comunes perseguidos mediante el intercambio, al nivel alemán, de información contraria a la competencia.

442 A este respecto, el Tribunal General se remite al intercambio incluido en el considerando 148 de la Decisión impugnada (véase el apartado 413 de la presente sentencia). En efecto, habida cuenta de la insinuación del empleado de Scania DE según la cual la información sobre las fechas de introducción de los modelos de camiones y sobre los precios, que iba a comunicar al empleado de [*confidencial*], procedía de la sede central de Scania, resulta razonable inferir que dicho empleado de [*confidencial*] percibiría que esta información tenía un interés que excedía del mercado alemán. También procede hacer referencia al correo electrónico de 28 de octubre de 2009, que figura en el considerando 185 de la Decisión impugnada, que demuestra que la sede central de [*confidencial*] había recibido una información de Scania, con ocasión de los intercambios al nivel alemán, según la cual se había planificado un aumento de los precios del 3 % que debía entrar en vigor el 1 de enero de 2010, siendo así que este incremento estaba vinculado a un «facelift» de los camiones. Así pues, habida cuenta de que el incremento de los precios revelado por Scania a su competidor estaba vinculado a un coste de producción de los camiones y en la medida en que Scania DE no fabrica camiones, puede inferirse que [*confidencial*] había percibido que la información antes mencionada relativa al aumento de los precios tenía un alcance superior al del mercado alemán.

443 Sobre la base del conjunto de las consideraciones precedentes, procede desestimar el sexto motivo.

f) Sobre el séptimo motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que el comportamiento identificado constituía una infracción única y continuada y que las demandantes eran responsables al respecto

444 Debe recordarse que la Comisión consideró que los acuerdos o prácticas concertadas entre Scania y las partes en la transacción constituyeron una infracción única y continuada entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011. A su entender, la infracción consistió en una colusión relativa a los precios y a los incrementos de precios brutos en el EEE para los camiones medios y pesados, así como al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6 (considerando 315 de la Decisión impugnada).

445 Más concretamente, la Comisión consideró que, mediante contactos contrarios a la competencia, las partes ejecutaron un plan común con un objetivo anticompetitivo único y que Scania tenía conocimiento o debería haber tenido conocimiento del ámbito de aplicación general y de las características esenciales del entramado de contactos colusorios y tenía la intención de contribuir a la práctica colusoria con sus acciones, de manera que se la podía considerar responsable de la infracción en su conjunto (considerandos 316 y 350 de la Decisión impugnada).

446 Las demandantes niegan, en esencia, la existencia de una infracción única y continuada en el presente caso y se oponen a que se les impute esta infracción en su conjunto.

1) Existencia en el presente asunto de una infracción única y continuada

i) Observaciones preliminares

447 Cabe recordar que, para probar la existencia de una infracción única y continuada, la Comisión debe demostrar que los diferentes comportamientos en cuestión forman parte de un «plan conjunto» que tiene un único objetivo (véase el apartado 196 de la presente sentencia).

448 En la jurisprudencia se han identificado varios criterios pertinentes para apreciar el carácter único de una infracción, a saber, la identidad de los objetivos de las prácticas consideradas, la identidad de los productos y servicios afectados, la identidad de las empresas que han participado en la infracción y la identidad de sus formas de ejecución (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 publicada, EU:C:2013:866, apartado 243). Además, se pueden tener en cuenta para ese examen la identidad de las personas físicas intervinientes por cuenta de las empresas y la identidad del ámbito de aplicación geográfico de las prácticas consideradas (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).

449 También es importante precisar 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, puesto que el perjuicio para la competencia constituye, como objeto o efecto, un elemento consustancial a todo comportamiento incluido en el ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1. Tal definición del concepto de objetivo único entrañaría el riesgo de privar al concepto de infracción única y continuada de una parte de su sentido, en la medida en que tendría como consecuencia que varios comportamientos contrarios a la disposición antes citada, relativos a un sector económico deberían calificarse sistemáticamente como elementos constitutivos de una infracción única (sentencia de 12 de diciembre de 2007, BASF y UCB/Comisión, T-101/05 y T-111/05, EU:T:2007:380, apartado 180).

450 Por lo demás, tal como ya se ha señalado (véase el apartado 195 de la presente sentencia), la condición relativa al concepto de objetivo único implica que debe comprobarse que no existan elementos que caractericen los diferentes comportamientos que forman parte de la infracción que puedan indicar que los comportamientos materialmente ejecutados por otras empresas participantes no comparten el mismo objeto o el mismo efecto contrario a la competencia y no se inscriben, por consiguiente, en un «plan conjunto» en función de su objeto idéntico que falsea el juego de la competencia en el seno del mercado interior.

ii) Decisión impugnada

451 Se ha recordar que, en la Decisión impugnada, la Comisión consideró que los contactos colusorios a los tres niveles, descritos en el considerando 317 de dicha Decisión, formaban parte de un plan conjunto que tenía un objetivo anticompetitivo único por las siguientes razones.

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

453 En segundo lugar, la naturaleza de la información compartida —datos sobre los precios, incrementos de los precios brutos, las fechas de lanzamiento previstas de los camiones que cumplían las nuevas normas medioambientales y la intención de los competidores de repercutir los costes asociados a los clientes— fue la misma durante todo el período de la infracción (considerando 320 de la Decisión impugnada). La Comisión precisó que la naturaleza de las conversaciones y de los acuerdos referidos al calendario de introducción de los nuevos modelos de camiones que serían conformes con ciertas normas medioambientales estaba relacionada con y era complementaria de la colusión relativa a los precios y los incrementos de los precios brutos (considerando 321 de la Decisión impugnada).

454 En este mismo contexto, la Comisión precisó que, aun cuando, a partir de septiembre de 2004, las partes ya no habían seguido intentando activamente celebrar, como lo habían hecho anteriormente, un acuerdo específico sobre futuros incrementos comunes de los precios brutos o sobre fechas de lanzamiento concretas para los camiones conformes con las nuevas normas medioambientales o el importe de los costes que las partes repercutirían en los consumidores por estos camiones, habían continuado entendiéndose mediante el

intercambio del mismo tipo de información y la persecución del mismo objetivo de restringir la competencia a través de la reducción de la incertidumbre estratégica entre ellas (considerando 322 de la Decisión impugnada).

455 En tercer lugar, la Comisión señaló que los contactos contrarios a la competencia se producían con frecuencia e involucraban al mismo grupo de fabricantes de camiones, a saber, Scania y las partes en la transacción. Los individuos implicados en los contactos pertenecían a los mismos fabricantes y organizaban los intercambios en pequeños grupos de empleados en el seno de los fabricantes (considerando 323 de la Decisión impugnada).

456 En cuarto lugar, la Comisión declaró que, si bien el nivel y las responsabilidades internas de los empleados involucrados en el comportamiento habían evolucionado a lo largo de la práctica colusoria, la naturaleza, el objetivo y la amplitud de los contactos y de las reuniones habían seguido siendo idénticos a lo largo de toda la duración del cártel (considerando 325 de la Decisión impugnada). A este respecto, la Comisión explicó que todos los contactos colusorios que se produjeron a los tres niveles tenían el objetivo anticompetitivo de restringir la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE en cuanto a los precios futuros y las subidas de los precios brutos y al calendario y la repercusión de los costes en relación con la introducción de los camiones conformes con las normas medioambientales (considerando 326 de la Decisión impugnada).

457 En el considerando 327 de la Decisión impugnada, la Comisión seleccionó tres elementos que corroboraban su conclusión según la cual el desplazamiento de los intercambios (*the shift in the exchanges*) del nivel de la alta dirección al nivel alemán no había afectado a la naturaleza continuada de la infracción.

458 En primer término, la Comisión declaró que existía un solapamiento temporal considerable entre las reuniones celebradas a los distintos niveles, ya que las reuniones de la alta dirección se celebraron de 1997 a 2004; las reuniones al nivel inferior de la sede central tuvieron lugar de 2000 a 2008, y las conversaciones al nivel alemán se produjeron a partir de 2004. El resultado fue, según la Comisión, que, a pesar del hecho de que las reuniones de la alta dirección no habían continuado tras el 16 de septiembre de 2004, los contactos a los dos otros niveles habían continuado sin interrupción [considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada]. En este contexto, la Comisión también consideró que, por una parte, durante el período comprendido entre 2003 y 2007, existieron contactos entre los empleados del nivel inferior de la sede central y los empleados del nivel alemán y se organizaron reuniones comunes y que, por otra parte, las partes debatían repetidamente al nivel inferior de la sede central sobre la información que debía intercambiarse y a qué nivel [considerando 327, letra a), de la Decisión impugnada].

459 En segundo término, la Comisión consideró que las filiales alemanas de las partes no fabricaban camiones y no se encargaban de desarrollar tecnologías, ya que estas responsabilidades entraban dentro de la competencia exclusiva de la sede central. Por consiguiente, según la Comisión, cuando los empleados al nivel alemán intercambiaban información sobre el calendario y los costes adicionales relativos a la introducción de las tecnologías conformes con las normas Euro 5 y Euro 6, intercambiaban información procedente de la sede central y referida al conjunto del EEE [considerando 327, letra b), de la Decisión impugnada].

460 En tercer término, la Comisión apreció que, en relación con varios miembros del cártel, existían pruebas de que las filiales alemanas informaban sistemáticamente de sus intenciones sobre precios a la sede central y, aún más importante, a las personas al nivel de la administración central implicadas en el proceso de intercambio de información sobre los precios. En este contexto, la Comisión también señaló que la sede central de Scania tenía la facultad de determinar los precios brutos de fábrica y los descuentos aplicados a los distribuidores (que eran filiales propiedad al 100 % de la sociedad matriz) y que Scania disponía de un plan estructurado de reuniones para garantizar una rápida ejecución de las decisiones estratégicas de la sede central, lo que indicaba que la sede central de Scania no podía razonablemente no haber estado al corriente de esta información.

461 La Comisión concluyó, en el considerando 328 de la Decisión impugnada, que el cambio en el cártel (*the change in the cartel*) se había gestionado de manera colectiva y coordinada entre las distintas partes, con el objetivo de garantizar la continuidad en los intercambios.

462 En quinto lugar, según la Comisión, aunque la manera en que se había intercambiado la información naturalmente evolucionó a lo largo de los catorce años que duró la infracción, esto sucedió de manera progresiva y la naturaleza fundamental de los intercambios siguió siendo la misma: los contactos evolucionaron desde intercambios multilaterales, reuniones o presentaciones en persona hacia intercambios multilaterales por correo electrónico

gracias a la recogida de información sobre los precios futuros organizada mediante correo electrónico y presentada en una hoja de cálculo (considerando 329 de la Decisión impugnada).

463 Sobre la base de estos cinco elementos, la Comisión concluyó que los contactos colusorios estaban relacionados entre sí y eran complementarios en su naturaleza (considerando 330 de la Decisión impugnada).

iii) Apreciación

464 En primer lugar, está acreditado que los contactos colusorios en cuestión se refirieron, durante toda su duración, a los mismos productos, es decir, a los camiones medios y pesados, y que eran llevados a cabo por el mismo grupo de fabricantes de camiones, a saber, Scania y las partes en la transacción. Asimismo, el sumario revela que los contactos implicaban a un pequeño grupo de empleados en cada nivel, cuya composición siguió siendo relativamente estable, y que tenían lugar de manera regular y frecuente.

465 En segundo lugar, debe recordarse la existencia de los vínculos entre los tres niveles de los contactos colusorios, a saber, que los participantes en estos niveles eran empleados de las mismas empresas, es decir, de Scania y de las partes en la transacción, que los intercambios dentro de cada uno de los niveles tenían el mismo contenido, que existía un solapamiento temporal entre las reuniones celebradas a los distintos niveles, que los niveles se referían los unos a los otros e intercambiaban la información recogida y que existían contactos comunes entre los niveles (véase el apartado 218 de la presente sentencia). También cabe recordar que, en el marco del tercer motivo, las demandantes no han logrado poner en entredicho las constataciones de la Comisión relativas a la existencia de vínculos entre los tres niveles de los contactos colusorios (véase el apartado 229 de la presente sentencia).

466 En tercer lugar, el Tribunal General constata, al igual que la Comisión (véanse los apartados 453 y 454 de la presente sentencia), que el contenido de los intercambios entre las partes, así como el objetivo de dichos intercambios, que era reducir la incertidumbre entre las partes relativa, en esencia, a sus futuras estrategias de tarifas, siguieron siendo los mismos. En este contexto, se recuerda que el Tribunal General ha considerado que la Comisión tenía razón cuando señaló, en los considerandos 243 y 321 de la Decisión impugnada, que la naturaleza de las conversaciones y de los acuerdos relativos al calendario de introducción de los nuevos modelos de camiones conformes con ciertas normas medioambientales estaba relacionada y era complementaria de las prácticas colusorias relativas a los precios y a los incrementos de los precios brutos (véase el apartado 297 de la presente sentencia).

467 En cuarto lugar, debe recordarse que la Comisión podía legítimamente considerar que el alcance geográfico de los intercambios anticompetitivos al nivel alemán abarcaba el conjunto del EEE, al igual que los intercambios anticompetitivos al nivel de la alta dirección.

468 Sobre la base de los elementos antes mencionados, procede ratificar la constatación de la Comisión según la cual los intercambios entre las partes, descritos en el considerando 317 de la Decisión impugnada, formaban parte de un plan conjunto que tenía un objetivo anticompetitivo único.

469 La argumentación de las demandantes no desvirtúa la conclusión del Tribunal General. Esta argumentación puede dividirse en tres grupos. En primer término, las demandantes sostienen que la Comisión incurrió en un error al evaluar conjuntamente los tres niveles de los contactos entre las partes. En segundo término, refutan la constatación de la Comisión según la cual la información intercambiada en los tres niveles de los contactos era de la misma naturaleza, tal como se desprende, a su juicio, del considerando 320 de la Decisión impugnada. En tercer término, las demandantes impugnan la consideración de la Comisión, en el considerando 327 de la Decisión impugnada, según la cual el «desplazamiento» de los intercambios del nivel de la alta dirección al nivel alemán no afectó a la naturaleza continuada de la infracción.

– *Sobre la evaluación conjunta de los tres niveles de los contactos*

470 Con el fin de rebatir la existencia de un plan conjunto en el presente asunto, las demandantes afirman, en esencia, que, contrariamente al enfoque seguido por la Comisión en la Decisión impugnada, los tres niveles de los contactos debían evaluarse de forma separada y no conjunta.

471 Para justificar esta tesis, en primer lugar, las demandantes argumentan que la Comisión no estableció ningún vínculo de hecho pertinente entre los tres niveles de los contactos colusorios. Por las razones mencionadas en el apartado 465 de la presente sentencia, esta imputación debe desestimarse.

472 En segundo lugar, las demandantes sostienen que el alcance de la infracción debe determinarse sobre la base de elementos fácticos directamente relacionados con los empleados que participaron en el presunto comportamiento colusorio. Pues bien, consideran que la Comisión no ha demostrado que los empleados de las empresas que participaron en los contactos colusorios a los distintos niveles tuvieran un conocimiento y una comprensión comunes del alcance del comportamiento colusorio. En este contexto, las demandantes señalan que distintos empleados representaban a las empresas en los diferentes niveles de los contactos.

473 A este respecto, procede recordar que los contactos colusorios en cuestión fueron llevados a cabo, a lo largo de toda su duración, por el mismo grupo de fabricantes de camiones, a saber, Scania y las partes en la transacción. Asimismo, estos contactos involucraban a un pequeño grupo de empleados en cada nivel, cuya composición permaneció relativamente estable, y se producían de manera regular y frecuente. También cabe recordar los vínculos entre los tres niveles de contactos colusorios. Habida cuenta de estos elementos, el hecho de que no participaran los mismos empleados en los contactos colusorios no pone en entredicho la conclusión relativa a la existencia de un plan común en el presente asunto.

474 En lo tocante a la alegación de las demandantes, mencionada en el apartado 472 de la presente sentencia, según la cual la Comisión no ha demostrado que los empleados de las empresas que participaron en los contactos colusorios a los distintos niveles tuvieran un conocimiento y una comprensión comunes del alcance del comportamiento colusorio, esta alegación se refiere a la cuestión de si la conciencia del plan conjunto debe apreciarse al nivel de la empresa o al nivel de los empleados de la empresa. Las demandantes critican que la Comisión haya apreciado esta conciencia al nivel de la empresa y haya omitido examinar la conciencia al nivel de los empleados.

475 Esta imputación de las demandantes carece de fundamento.

476 En efecto, debe señalarse que el Derecho de la competencia de la Unión tiene por objeto las actividades de las «empresas» y que debe entenderse que este concepto designa una unidad económica aunque, desde el punto de vista jurídico, esta unidad económica esté constituida por varias personas físicas o jurídicas (véase la sentencia de 10 de septiembre de 2009, Akzo Nobel y otros/Comisión, C-97/08 P, EU:C:2009:536, apartados 54 y 55 y jurisprudencia citada).

477 También se ha de señalar que, en cuanto a la cuestión de la imputabilidad a las empresas por los actos constitutivos de infracción de sus empleados, de la jurisprudencia se desprende que la facultad de la Comisión de sancionar a una empresa solo requiere el acto ilícito de una persona que está autorizada, en general, a actuar por cuenta 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).

478 A tenor de la jurisprudencia citada en los apartados 476 y 477 de la presente sentencia, la cuestión de ser consciente de la existencia de un plan conjunto debe necesariamente apreciarse al nivel de las empresas implicadas y no al nivel de sus empleados. Tal como indica acertadamente la Comisión, si tuviera que probar que cada uno de los empleados de la misma empresa que hayan participado en el cártel tenía un conocimiento preciso del comportamiento de los demás empleados en el marco del cártel, le resultaría imposible demostrar la existencia de una infracción única y continuada, máxime cuando los cárteles por lo general son clandestinos por su propia naturaleza y las pruebas a menudo presentan un carácter fragmentario y disperso en los asuntos de cártel (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de julio de 2011, Trade-Stomil/Comisión, T-53/07, EU: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 inferirse que dichas empresas tenían un conocimiento y una comprensión comunes del plan conjunto y, por tanto, del comportamiento infractor.

479 Resulta de lo anteriormente expuesto que procede rechazar la alegación de las demandantes según la cual la Comisión debía evaluar de forma separada los tres niveles de los contactos colusorios.

– *Sobre la naturaleza de la información intercambiada en los tres niveles de los contactos*

480 Las demandantes cuestionan la consideración, expresada en particular en los considerandos 320 y 322 de la Decisión impugnada, de que la información intercambiada a los distintos niveles de los contactos era de la misma naturaleza y perseguía el mismo objetivo contrario a la competencia.

481 A este respecto, en primer lugar, las demandantes invocan el considerando 322 de la Decisión impugnada, que a su entender revela un cambio fundamental en la naturaleza de los contactos, habida cuenta de que enuncia que, a partir de septiembre de 2004, las partes dejaron de tratar activamente de llegar a un acuerdo concreto sobre las futuras subidas de los precios brutos, como habían hecho hasta entonces.

482 Esta alegación de las demandantes no puede prosperar. Es cierto que el considerando 322 de la Decisión impugnada indica que, después de septiembre de 2004, las partes dejaron de intentar celebrar acuerdos expresos, y se limitaron, en esencia, a intercambiar información que tenía por objeto restringir la competencia. Sin embargo, tal como señala la Comisión justificadamente, aunque este cambio pueda influir en la calificación del comportamiento en cuestión como acuerdo o práctica concertada, no afecta a la «naturaleza» de la información intercambiada, que, según el considerando 322 de la Decisión impugnada, siguió siendo la misma y tenía por objeto reducir el grado de incertidumbre estratégica de las partes en lo referente a los precios futuros y a los incrementos de los precios brutos, así como al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de los camiones que cumplían los nuevos estándares medioambientales.

483 En segundo lugar, las demandantes invocan los considerandos 116 y 117 de la Decisión impugnada, que hacen referencia a una reunión al nivel inferior de la sede central, los días 3 y 4 de julio de 2001, en la cual los empleados de la sede central de las partes expresaron su preocupación sobre los intercambios que se producían al nivel alemán, que, según ellos, iban demasiado lejos, y se pusieron de acuerdo para intercambiar en el futuro únicamente información técnica y no información sobre los precios. Según las demandantes, estos considerandos demuestran que los intercambios de información al nivel inferior de la sede central y al nivel alemán no eran de la misma naturaleza y no tenían el mismo objetivo.

484 A este respecto, debe recordarse que el Tribunal General ya ha declarado, en el marco del examen de los motivos tercero y quinto, que los intercambios al nivel inferior de la sede central y al nivel alemán contribuían a la realización del plan común y que estos dos niveles de los contactos colusorios presentaban vínculos fácticos entre ellos, referidos en particular al hecho de que los participantes en estos niveles eran empleados de las mismas empresas, al hecho de que existía un solapamiento temporal entre las reuniones celebradas en los dos niveles, al hecho de que existían contactos entre los empleados en el nivel inferior de la sede central y los empleados en el nivel alemán y al hecho de que los empleados en el nivel inferior de la sede central eran informados del contenido de los intercambios al nivel alemán (véanse los apartados 224 y 228 de la presente sentencia). Además, el sumario demuestra que, a pesar del acuerdo entre los participantes al nivel inferior de la sede central, en 2001, de dejar de intercambiar de cara al futuro información sobre las tarifas (véase el apartado 478 de la presente sentencia), se produjeron tales intercambios (véase el apartado 229 de la presente sentencia). En estas circunstancias, la alegación de las demandantes mencionada en el apartado 483 de la presente sentencia debe desestimarse. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta el hecho de que, según los elementos de prueba que figuran en la Decisión impugnada y que las demandantes no han cuestionado, las reuniones al nivel de la alta dirección de las partes que tuvieron lugar hasta el mes de septiembre de 2004, y por tanto de forma paralela a las reuniones al nivel inferior de la sede central, claramente tenían un objeto anticompetitivo idéntico al de los intercambios al nivel alemán que continuaron tras el año 2004 y hasta el final de la infracción en 2011.

485 Sobre la base de las consideraciones antes expuestas, procede concluir que la Comisión no incurrió en error al constatar en el presente asunto la existencia de un plan conjunto.

– *Sobre el carácter continuado de la infracción*

486 En primer lugar, debe señalarse que la interrupción, en septiembre de 2004, de los contactos colusorios al nivel de la alta dirección de las partes no produjo una interrupción de los contactos colusorios a los otros dos niveles.

487 Así pues, según la prueba documental que obra en el considerando 139 de la Decisión impugnada, el 11 de noviembre de 2004, C, de la sede central de [*confidencial*], escribió a empleados de los demás fabricantes, pertenecientes al nivel inferior de la sede central y al nivel alemán, para presentarles a dos nuevas personas de

contacto en la sede central de [*confidencial*], responsables de la tarificación central de los productos en la sede central de [*confidencial*] en [*confidencial*]. C solicitó a los competidores que le indicaran las personas de contacto dentro de sus organizaciones. El correo electrónico de C iba dirigido, en particular, a A y a B, que respectivamente formaban parte del nivel inferior de la sede central y del nivel alemán de Scania. Del mismo modo, tal como se relató en el considerando 140 de la Decisión impugnada, los competidores intercambiaron, desde el 2 de diciembre de 2004, al nivel alemán, información sobre los incrementos de los precios planificados para el año 2005. En el marco de este intercambio, I, empleado de Scania DE, facilitó la siguiente información a K, organizador de este intercambio de información y empleado de la filial alemana de [*confidencial*]: «A partir del mes de marzo de 2005 incrementaremos [los precios de] todas nuestras series [*confidencial*] en un 1,5 %». Así pues, se demuestra que los intercambios de los miembros del cártel al nivel alemán tenían el mismo contenido que sus intercambios al nivel de la alta dirección y se inscribían en una misma línea.

488 En segundo lugar, debe constatarse que las consideraciones de la Comisión, en el considerando 327 de la Decisión impugnada (véanse los apartados 457 a 461 de la presente sentencia), no adolecen de errores. Así pues, está acreditado que existía un solapamiento temporal entre las reuniones celebradas en los distintos niveles. Asimismo, en el marco del tercer motivo, el Tribunal General ha concluido que la Comisión había demostrado la existencia de los contactos entre los empleados del nivel inferior de la sede central y del nivel alemán y el hecho de que los empleados en el nivel inferior de la sede central estaban al corriente del contenido de los intercambios al nivel alemán. Además, en el contexto del sexto motivo, el Tribunal General ha declarado que la Comisión ha probado el hecho de que la información sobre tarifas intercambiada al nivel alemán procedía de la sede central de las partes y de que los empleados al nivel alemán comunicaban a la sede central información sobre tarifas obtenida en sus intercambios.

489 Sobre la base de estos elementos, el Tribunal General concluye que la Comisión estaba legitimada para considerar que, a pesar de la circunstancia de que los contactos colusorios al nivel de la alta dirección se habían interrumpido en septiembre de 2004, el mismo cártel (con el mismo contenido y el mismo alcance) había continuado tras esa fecha, con la única diferencia de que los empleados implicados pertenecían a niveles organizativos diferentes dentro de las empresas implicadas y no al nivel de la alta dirección.

490 Las alegaciones de las demandantes no desvirtúan esta conclusión.

491 Por una parte, las demandantes reprochan a la Comisión que no haya explicado la manera en que se había realizado el «desplazamiento» de los contactos colusorios del nivel de la alta dirección al nivel alemán. Sostienen que, para que pueda considerarse que un «desplazamiento» constituye la continuación de las prácticas anteriores, debería haberse establecido 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 General recordó que, en los supuestos en los que la continuación de un acuerdo o de prácticas concertadas exigiera medidas positivas particulares, la Comisión no podía presumir la continuación de la práctica colusoria si no existían pruebas de la adopción de dichas medidas.

492 Esta argumentación de las demandantes no puede admitirse. En efecto, de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión utilizó los términos «desplazamiento» o «migración» de los intercambios del nivel de la alta dirección 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 para indicar que se hubiera producido ninguna interrupción de la práctica colusoria. Asimismo, en el considerando 327 de la Decisión impugnada, la Comisión presentó las circunstancias de hecho que demostraban la continuación de la práctica colusoria tras el mes de septiembre de 2004 (véanse los apartados 458 a 460 de la presente sentencia) y, a la vista de estas circunstancias, se pone de manifiesto que no se exigía ninguna «medida positiva particular», 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.

493 Por otra parte, las demandantes alegan que la Comisión no demostró en la Decisión impugnada que los empleados de Scania DE que participaron en las reuniones al nivel alemán supieran que estaban involucrados en la continuación de las prácticas que se habían producido en los otros dos niveles o que los empleados de Scania que participaban en las reuniones al nivel inferior de la sede central tuvieran conocimiento de las reuniones al nivel de la alta dirección.

494 Esta argumentación de las demandantes se basa en la tesis de que la conciencia del plan conjunto debe apreciarse al nivel de los empleados de la empresa y no al nivel de la propia empresa. Ahora bien, tal como ya se ha constatado, esta tesis es errónea (véanse los apartados 474 a 478 de la presente sentencia).

495 Por lo que respecta a la cuestión de la conciencia, al nivel de la empresa Scania, del carácter continuado de la infracción pese al «desplazamiento» de los intercambios del nivel de la alta dirección hacia el nivel alemán, conviene recordar los siguientes elementos.

496 En primer término, procede recordar el importante papel que desempeña la sede central de Scania en la fijación de los precios al nivel de los distribuidores nacionales de la empresa y, en consecuencia, al nivel de Scania DE, que es una filial controlada al 100 %. El mecanismo de fijación de precios dentro de Scania se ha examinado en el marco del sexto motivo.

497 En segundo término, debe recordarse que los elementos de prueba obrantes en autos demuestran que los empleados en la sede central de Scania (nivel inferior de la sede central) conocían el contenido de los intercambios al nivel alemán (véase el apartado 418 de la presente sentencia). No resulta plausible que la alta dirección de esta empresa no estuviera al corriente de estos.

498 En tercer término, debe señalarse que los elementos de prueba obrantes en autos sugieren que los empleados de Scania DE intercambiaban al nivel alemán información procedente de la sede central de Scania (véanse los apartados 413, 437, 438 y 442 de la presente sentencia).

499 Estos tres elementos prueban que, a pesar del hecho de que los intercambios al nivel de la alta dirección finalizaron en septiembre de 2004, la empresa Scania y su sede central tenían conocimiento del hecho de que la misma infracción continuó tras el mes de septiembre de 2004, con la única diferencia de que en los contactos colusorios ya no participaban empleados al nivel de la alta dirección. A este respecto, la circunstancia, alegada por las demandantes, de que los empleados de Scania DE no conocían la existencia de los contactos colusorios al nivel de la alta dirección es irrelevante.

500 Sobre la base de las consideraciones antes expuestas, debe declararse que la conclusión de la Comisión relativa a la existencia en el presente asunto de una infracción única y continuada no adolece de ningún error.

2) Imputabilidad de la infracción única y continuada a Scania

501 La Comisión señaló, en el considerando 332 de la Decisión impugnada, que Scania había participado directamente en todos los aspectos relevantes del cártel.

502 Asimismo, en el considerando 333 de la Decisión impugnada, la Comisión observó que, aunque Scania solo fabricaba y vendía camiones pesados, sabía o debía saber que los demás miembros del cártel también fabricaban camiones medios y que los contactos colusorios se referían a estos dos tipos de camiones (medios y pesados). La Comisión, por tanto, constató que Scania sabía o debía saber que las prácticas anticompetitivas afectaban a los camiones medios y pesados.

503 Basándose en 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 conocía o debía conocer su existencia.

504 Las demandantes, para impugnar la imputabilidad de la infracción única y continuada a Scania, reprochan a la Comisión que no demostrara la existencia del «elemento mental» necesario. Dicho de otro modo, le reprochan el no haber demostrado, en la Decisión impugnada, que en el caso de autos se hayan satisfecho los criterios acumulativos del interés, el conocimiento y la aceptación del riesgo, unos criterios establecidos en la sentencia de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni (C-49/92 P, EU:C:1999:356), apartado 87, en lo tocante a los representantes de Scania que participaron en los tres niveles de los contactos.

505 A este respecto, es importante señalar que, en la medida en que la conciencia de la existencia de un plan conjunto debe apreciarse al nivel de las empresas implicadas y no al nivel de sus empleados (véase el apartado 478 de la presente sentencia), de manera análoga, los factores que determinan la imputabilidad de la infracción única y continuada necesariamente deben valorarse también al nivel de la empresa.

506 Además, en cuanto a los factores que determinan la imputabilidad a una empresa de la infracción única y continuada, de la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), apartados 43 a 45, se desprende que, si la empresa en cuestión ha participado directamente en todos los comportamientos contrarios a la competencia que componen la infracción única y continuada, la Comisión puede imputarle la infracción en su totalidad, sin que esté obligada a demostrar el cumplimiento de los criterios del interés, el conocimiento y la aceptación del riesgo.

507 En el presente asunto, puede constatarse que, de acuerdo con lo señalado en el considerando 332 de la Decisión impugnada, la empresa Scania participó directamente en todos los aspectos pertinentes del cártel. En efecto, sus empleados participaron en los contactos colusorios que tuvieron lugar a los tres niveles. La empresa Scania mantuvo conversaciones con sus competidores sobre los precios y sobre las subidas de los precios brutos, así como sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías conformes con las normas Euro 3 a Euro 6. Scania participó activamente en el cártel, organizó reuniones y participó en intercambios de correos electrónicos (véase el considerando 332 de la Decisión impugnada).

508 Es cierto que Scania no fabrica camiones medios. No obstante, del sumario se desprende que los contactos colusorios en los que participaron los empleados de Scania se referían indistintamente a los camiones medios y a los camiones pesados (véase el considerando 333 de la Decisión impugnada). Por consiguiente, la Comisión podía legítimamente imputar a la empresa Scania la infracción única y continuada también referida a los camiones medios, en la medida en que esta empresa tenía necesariamente conocimiento de este aspecto del cártel.

509 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, procede concluir que la imputabilidad de la totalidad de la infracción única y continuada a Scania no adolece de errores. De ello se deduce que el séptimo motivo debe desestimarse.

4. Octavo motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, así como del artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003, en la medida en que la Comisión impuso una multa relativa a un comportamiento sujeto a prescripción y, en todo caso, sin tomar en consideración el hecho de que dicho comportamiento no fue continuado

510 En primer lugar, las demandantes sostienen que los hechos relativos al nivel de la alta dirección que justificaron la imposición de una multa han prescrito con arreglo al artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003, habida cuenta de que las reuniones a dicho nivel finalizaron en septiembre de 2004, esto es, más de cinco años antes del comienzo de la investigación de la Comisión. Las demandantes añaden que, en estas circunstancias, la Comisión tampoco tiene un interés legítimo, en el sentido del artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003, en declarar la existencia de una infracción relacionada con un comportamiento al nivel de la alta dirección.

511 En segundo lugar, las demandantes afirman que, aun cuando el Tribunal General considerara que los hechos controvertidos constituían una infracción única y continuada (*quod non*), la Decisión impugnada debería modificarse en la medida en que no tiene en cuenta las interrupciones de la presunta infracción relativas al nivel de la alta dirección. En este contexto, las demandantes alegan que la Decisión impugnada no contiene suficientes pruebas de la existencia de reuniones al nivel de la alta dirección en 1999.

512 Asimismo, las demandantes alegan que, habida cuenta de la falta de pruebas sobre la participación de Scania en las reuniones al nivel de la alta dirección en 1999 y en 2002, la Decisión impugnada erró al concluir que Scania había participado de forma continuada en las reuniones de la alta dirección entre el 17 de enero de 1997 y el 24 de septiembre de 2004. Más bien debería haber concluido que estas reuniones se habían interrumpido, al menos en lo que atañe a Scania, entre el 3 de septiembre de 1998 y el 3 de febrero de 2000 (diecisiete meses de interrupción) y entre el 20 de noviembre de 2001 y el 10 de abril de 2003 (otros diecisiete meses de interrupción).

513 Las demandantes concluyen que la Decisión impugnada debe anularse y que, en todo caso, la imposición de una multa debería estar prescrita respecto de cualquier infracción anterior al 10 de abril de 2003. Con carácter subsidiario, las demandantes sostienen que la imposición de una multa debe estar prescrita respecto de toda infracción anterior al 3 de febrero de 2000. Las demandantes sostienen, además, que, en cualquier caso, el cálculo de una multa vinculada al nivel de la alta dirección debe tener en cuenta los largos períodos de una menor intensidad de la infracción.

514 La Comisión no acepta la argumentación de las demandantes.

515 En primer lugar, en lo referente a la alegación de las demandantes relativa a la prescripción en materia de imposición de multas por parte de la Comisión, cabe recordar que, según el artículo 25, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1/2003, leído en relación con el artículo 23, apartado 2, letra a), del mismo Reglamento, los poderes atribuidos a la Comisión para imponer multas a las empresas por las infracciones cometidas, en particular, respecto del artículo 101 TFUE están sometidos a un plazo de prescripción de cinco años. El artículo 25, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003 establece que, respecto de las infracciones continuas o continuadas, la prescripción solo empezará a contar a partir del día en que haya finalizado la infracción. El artículo 25, apartado 3, del Reglamento n.º 1/2003 prevé, en concreto, que la prescripción en materia de imposición de multas sancionadoras quedará interrumpida por cualquier acto de la Comisión destinado a la instrucción o la investigación de la infracción.

516 En el presente asunto, la Comisión constató, sin incurrir en error, que el comportamiento al nivel de la alta dirección formaba parte de una infracción única y continuada que finalizó el 18 de enero de 2011. Por consiguiente, el plazo de prescripción quinquenal solo empieza a correr a partir de esta última fecha, lo que significa que, en el caso de autos, el poder de la Comisión para imponer una multa no está sujeto a ninguna prescripción.

517 En segundo lugar, por lo que respecta a la alegación de las demandantes relativa a la supuesta falta de pruebas de las reuniones al nivel de la alta dirección para el año 1999, debe señalarse lo siguiente.

518 En primer término, se ha de observar que la Decisión impugnada contiene suficientes pruebas relativas a la existencia de las reuniones al nivel de la alta dirección respecto de los años 1998 y 2000. Más concretamente, el considerando 105 de la Decisión impugnada presenta una prueba documental relativa a una reunión al nivel de la alta dirección, que tuvo lugar el 3 de septiembre de 1998, durante la cual los representantes de las partes intercambiaron previsiones de mercado para el año 1999. Según esta prueba documental, un representante de la sede central de Scania, N, participó en esa reunión. Reuniones similares se produjeron durante el año 2000, según se desprende de los considerandos 109 a 112 de la Decisión impugnada, en las que también participó N de la sede central de Scania.

519 En segundo término, de la prueba documental que figura en el considerando 106 de la Decisión impugnada se deduce que la siguiente reunión al nivel de la alta dirección después de la que tuvo lugar el 3 de septiembre de 1998 (véase el apartado 518 de la presente sentencia) estaba prevista para el mes de enero de 1999.

520 En tercer término, en el considerando 106 de la Decisión impugnada, la Comisión hace referencia a una declaración realizada en el marco de una solicitud de clemencia de [*confidencial*] según la cual se celebraron reuniones entre competidores durante el período comprendido entre 1998 y 2001 al menos una vez al año. Según esta declaración, los participantes en dichas reuniones, que no formaban parte del nivel de la alta dirección, intercambiaron información relativa, en concreto, a incrementos futuros de los precios. Entre los participantes en estas reuniones se identificó a O, director general de Scania DE.

521 En cuarto término, procede recordar, al igual que hizo la Comisión, que las reuniones al nivel de la alta dirección formaban parte de una infracción única y continuada y que, en consecuencia, debían tenerse en cuenta todas las reuniones entre los competidores, a cualquier nivel organizativo, a los efectos de valorar si la infracción había continuado en 1999.

522 En quinto término, también debe recordarse que, conforme a una reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, por lo que respecta, en particular, a una infracción que se prolongue varios años, el hecho de que no se haya aportado la prueba directa de la participación de una sociedad en esa infracción durante un período determinado no impide declarar que también ha participado en ella durante ese período, siempre que tal declaración se base en indicios objetivos y concordantes, para lo que puede tenerse en cuenta la circunstancia de que la sociedad no se haya distanciado públicamente de la infracción (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).

523 Habida cuenta de los elementos mencionados en los apartados 518 a 521 de la presente sentencia y de la jurisprudencia citada en el apartado 522 de la presente sentencia, debe concluirse que la Comisión no incurrió

en error al declarar que la infracción única en el presente asunto no se interrumpió en 1999 y que Scania también participó en dicha infracción durante ese año.

524 En tercer lugar, en cuanto a la alegación de las demandantes según la cual no se ha probado la participación de Scania en las reuniones al nivel de la alta dirección durante el año 2002, procede declarar lo siguiente.

525 En primer término, del considerando 119 de la Decisión impugnada se desprende que, en lo tocante a una reunión al nivel de la alta dirección que se celebró el 7 de febrero de 2002, se envió una carta de invitación a M de la sede central de Scania.

526 En segundo término, de las notas manuscritas relativas a una reunión al nivel de la alta dirección de los días 27 y 28 de junio de 2002, tomadas por un representante de [*confidencial*], que figuran en el considerando 123 de la Decisión impugnada, se deduce que Scania comunicó cifras relativa a las ventas para el año 2002 en diversos países.

527 En tercer término, un informe interno de [*confidencial*] que resumía la información intercambiada en una reunión al nivel de la alta dirección el 18 de septiembre de 2002, mencionado en el considerando 126 de la Decisión impugnada, demuestra que Scania facilitó información sobre sus subidas de precios para el año 2002 y sobre una acción judicial a la que se enfrentaba en el Reino Unido.

528 A la vista de los elementos expuestos en los apartados 525 a 527 de la presente sentencia, procede concluir que la Comisión ha demostrado de forma suficiente en Derecho la participación de Scania en las reuniones al nivel de la alta dirección respecto del año 2002.

529 Esta conclusión no se ve desvirtuada por la declaración jurada de M, representante de Scania en las reuniones al nivel de la alta dirección, según la cual, «según recuerda» no participó en ninguna reunión de este tipo en 2002. Esta declaración no deja de ser bastante vaga y no convence al Tribunal General. Asimismo, ya se ha señalado que los documentos elaborados *in tempore non suspecto*, como las notas manuscritas tomadas durante una reunión, poseen una mayor fuerza probatoria que los documentos que no proceden de la época de los hechos, como las declaraciones juradas.

530 En cuarto lugar, el Tribunal General 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 algunas reuniones al nivel de la alta dirección, mencionadas en la Decisión impugnada. Se trata de las reuniones celebradas en Bruselas el 17 de enero de 1997 (considerando 98 de la Decisión impugnada) y el 6 de abril de 1998 (considerando 103), en Ámsterdam (Países Bajos) el 3 de febrero de 2000 (considerandos 108 a 110) y en Eindhoven (Países Bajos) el 6 de septiembre de 2000 (considerando 111). En apoyo de esta alegación, invocan la declaración jurada de N, que afirma no recordar haber participado en ellas.

531 El Tribunal General constata que los considerandos de la Decisión impugnada, mencionados en el apartado 530 de la presente sentencia, hacen referencia a pruebas documentales que demuestran la participación de Scania en las reuniones en cuestión. En cuanto al contenido de la declaración jurada de N y su fuerza probatoria, el Tribunal General se remite a las consideraciones que aparecen en el apartado 529 de la presente sentencia. El Tribunal General concluye que la alegación de las demandantes que figura en el apartado 530 de la presente sentencia es infundada.

532 En atención a las consideraciones anteriores, el Tribunal General concluye que el presente motivo debe rechazarse, a la vez que especifica que las razones esgrimidas por las demandantes en apoyo de la modificación de la Decisión impugnada (véanse los apartados 511 y 513 de la presente sentencia) carecen de fundamento, ya que el sumario de que dispone el Tribunal General no revela ninguna interrupción de la infracción única constatada ni la existencia de períodos de menor intensidad de esta.

5. Noveno motivo, basado en la vulneración del principio de proporcionalidad y del principio de igualdad de trato en lo tocante al importe de la multa, y, en todo caso, en la necesidad de una reducción del importe de la multa en virtud del artículo 261 TFUE y del artículo 31 del Reglamento n.º 1/2003

533 Las demandantes sostienen que la Decisión impugnada debe modificarse habida cuenta de que la multa impuesta no es conforme con los principios de proporcionalidad y de igualdad de trato. Asimismo, y en todo caso, instan

al Tribunal General, en el marco de su competencia jurisdiccional plena, a sustituir la apreciación de la Comisión por la suya propia y a reducir el importe de la multa.

534 Según lo que entiende el Tribunal General basándose en el uso del verbo «modificar», las demandantes le solicitan que ejercite su competencia jurisdiccional plena, reconocida al juez de la Unión por el artículo 31 del Reglamento n.º 1/2003, con arreglo al artículo 261 TFUE.

535 A este respecto, es preciso recordar que el sistema de control judicial de las decisiones de la Comisión relativas a los procedimientos de aplicación de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE consiste en un control de legalidad de los actos de las instituciones establecido en el artículo 263 TFUE, que puede completarse, en virtud del artículo 261 TFUE y a petición de las partes demandantes, con el ejercicio por parte del Tribunal General de una competencia jurisdiccional plena respecto de las sanciones impuestas en este ámbito por la Comisión (véase la sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, C-603/13 P, EU:C:2016:38, apartado 71 y jurisprudencia citada).

536 En la medida en que ejerza su competencia jurisdiccional plena prevista en los artículos 261 TFUE y 31 del Reglamento n.º 1/2003, al fijar el importe de la sanción el juez de la Unión está facultado, más allá del mero control de la legalidad de dicha sanción, para sustituir la apreciación de la Comisión —autora del acto en el que se fijó inicialmente ese importe— por la suya propia (véase la sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, C-603/13 P, EU:C:2016:38, apartado 75 y jurisprudencia citada).

537 En cambio, el alcance de esta competencia jurisdiccional plena se limita estrictamente, a diferencia del control de legalidad previsto en el artículo 263 TFUE, a la determinación del importe de la multa (véase la 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).

538 De ello se desprende que la competencia jurisdiccional plena de la que dispone el Tribunal General en virtud del artículo 31 del Reglamento n.º 1/2003 se refiere únicamente a la valoración por parte de este de la multa impuesta por la Comisión, con exclusión de toda modificación de los elementos constitutivos de la infracción legalmente apreciada por la Comisión en la Decisión de la que conoce el referido Tribunal General (sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, C-603/13 P, EU:C:2016:38, apartado 77).

539 Para fijar el importe de la multa impuesta, corresponde al Tribunal General apreciar por sí mismo las circunstancias del caso y el tipo de infracción de que se trata. En virtud del artículo 23, apartado 3, del Reglamento n.º 1/2003, esta actuación implica tomar en consideración, respecto de cada empresa sancionada, la gravedad de la infracción de que se trate y su duración, respetando, en particular, los principios de motivación, de proporcionalidad, de individualización de las sanciones y de igualdad de trato, sin que el Tribunal General esté vinculado por las normas de carácter indicativo definidas por la Comisión en sus directrices (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) Sobre la vulneración del principio de proporcionalidad

540 En primer lugar, las demandantes alegan que la Decisión impugnada no valoró la gravedad de la infracción de manera proporcionada, en la medida en que no tuvo en consideración que los empleados de Scania DE no podían saber que la información recibida de los competidores podía tener un alcance europeo. Por consiguiente, 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, a su entender, proporcionada a la gravedad de la infracción contemplada, en la medida en que tiene en cuenta el valor de las ventas al nivel del EEE.

541 En segundo lugar, las demandantes sostienen que la Decisión impugnada vulnera el principio de proporcionalidad, habida cuenta de que, en lo referente a la fijación del importe de la multa, no tiene en cuenta el hecho de que los contactos entre los fabricantes de camiones cambiaron de naturaleza y de intensidad durante el período considerado, tal como entienden que se declaró en el considerando 322 de la Decisión impugnada.

542 En tercer lugar, las demandantes señalan que la infracción descrita en los considerandos de la Decisión impugnada es más amplia que aquella que da lugar a la multa en el fallo de esta. A este respecto, comparan el

considerando 317 de la Decisión impugnada, que hace referencia a intercambios de información sensible desde el punto de vista de la competencia, con el artículo 1 de su fallo, que no contiene ninguna referencia a tales intercambios. Las demandantes estiman que esta presentación influye en el cálculo del importe de la multa y que, por consiguiente, la multa fijada en la Decisión impugnada no es proporcionada a la infracción según la Comisión pretendía describirla.

543 La Comisión rechaza la argumentación de las demandantes.

544 Por lo que se refiere a la argumentación de las demandantes que figura en el apartado 540 de la presente sentencia, debe recordarse que, en el marco del examen del sexto motivo, el Tribunal General ha rechazado la alegación de las demandantes según la cual los empleados de Scania DE que participaron en los intercambios al nivel alemán nunca supusieron que la información recibida durante esos intercambios se refiriera a precios europeos o pudiera reducir la incertidumbre sobre la estrategia europea en materia de tarifas de los demás fabricantes (véase el apartado 415 de la presente sentencia). De ello se deduce que la argumentación expuesta en el apartado 540 de la presente sentencia no demuestra el carácter desproporcionado de la multa.

545 En lo tocante a la argumentación de las demandantes incluida en el apartado 541 de la presente sentencia, cabe recordar que, en el considerando 322 de la Decisión impugnada, la Comisión precisó que, aun cuando, a partir de septiembre de 2004, las partes ya no habían seguido intentando activamente concluir, como lo habían hecho anteriormente, un acuerdo específico sobre los futuros incrementos comunes de los precios brutos o sobre las fechas de lanzamiento concretas para los camiones conformes con las nuevas normas medioambientales o el importe de los costes que las partes repercutían a los consumidores por estos camiones, las partes continuaron entendiéndose mediante el intercambio del mismo tipo de información y la persecución del mismo objetivo de restringir la competencia a través de la reducción del grado de incertidumbre estratégica entre ellas.

546 También es preciso recordar la constatación del Tribunal General según la cual el cambio que se produjo a partir de septiembre de 2004, si bien pudo influir en la calificación del comportamiento examinado como un acuerdo o una práctica concertada, no afectó a la «naturaleza» de la información intercambiada, que, según el considerando 322 de la Decisión impugnada, siguió siendo la misma (véase el apartado 482 de la presente sentencia).

547 De este modo se demuestra que la única diferencia relativa al comportamiento de las partes antes de septiembre de 2004 y después de septiembre de 2004 consiste en las tentativas que estas llevaron a cabo antes de septiembre de 2004 de celebrar acuerdos específicos sobre los precios, unas tentativas que cesaron tras dicha fecha. Pues bien, tal como señala la Comisión acertadamente, habida cuenta, por una parte, del principio según el cual las prácticas concertadas pueden perjudicar a la competencia tanto como los acuerdos y, por otra parte, del hecho de que la Comisión no incrementó el factor de gravedad pertinente a causa de las tentativas de las partes de concluir acuerdos sobre los precios, la argumentación de las demandantes, incluida en el apartado 541 de la presente sentencia, no demuestra el carácter desproporcionado de la multa.

548 En lo referente a la argumentación de las demandantes que consta en el apartado 542 de la presente sentencia, cabe recordar que, en el considerando 317 de la Decisión impugnada, la Comisión mencionó la existencia de las prácticas que reducían el nivel de la incertidumbre estratégica entre las partes en cuanto a los precios futuros, a los incrementos de los precios brutos, así como al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de los modelos de camiones conformes con las normas medioambientales. En el considerando 317, letras a) a c), y tal como se desprende del uso de la expresión «[a] este respecto», la Comisión expresó en qué consistían las prácticas antes mencionadas. En el considerando 317, letra c), la Comisión aludió a que se compartía «otra información sensible desde el punto de vista de la competencia».

549 En el artículo 1 del fallo de la Decisión impugnada, la Comisión menciona la colusión sobre los precios y las subidas de los precios brutos, así como sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones.

550 Resulta de la comparación del considerando 317 y del artículo 1 del fallo de la Decisión impugnada que no existen divergencias entre las dos disposiciones en la descripción de la infracción, ya que la referencia hecha por la Comisión al hecho de compartir «otra información sensible desde el punto de vista de la competencia» no constituía más que un ejemplo de la colusión sobre los precios y las subidas de los precios brutos, así como sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones.

551 De las consideraciones anteriormente expuestas se desprende que ninguno de los argumentos formulados por las demandantes demuestra el carácter desproporcionado de la multa.

b) Sobre la vulneración del principio de igualdad de trato

552 Las demandantes invocan tres argumentos en apoyo de su alegación de que el nivel de la multa impuesta vulnera el principio de igualdad de trato.

553 En primer lugar, las demandantes afirman que la redacción de la Decisión impugnada destaca de manera exagerada su papel en la infracción y esencialmente ignora el papel de los demás fabricantes de camiones, con lo que distorsiona la realidad. Según las demandantes, debido a esta redacción de la Decisión impugnada, resulta imposible comparar su papel y el de los otros fabricantes de camiones en la infracción, y, en razón de esta imposibilidad de comparación, varias evaluaciones relativas al nivel de la multa, efectuadas por la Comisión en la Decisión impugnada, violan el principio de igualdad de trato. Las demandantes se remiten al considerando 444 de la Decisión impugnada, en el que la Comisión declaró que no existían circunstancias agravantes o atenuantes en el presente asunto. Las demandantes también hacen referencia al considerando 432 de la Decisión impugnada, en el que la Comisión precisó que, a los efectos del cálculo del importe de base de la multa impuesta a Scania, empleó la misma proporción del valor de sus ventas que la proporción del valor de las ventas de las partes en la transacción adoptada en la Decisión de transacción.

554 Las demandantes sostienen asimismo que la circunstancia de que la Decisión impugnada describa de manera más precisa y específica su papel en el comportamiento examinado en relación con la descripción que se hace del papel de los demás competidores en la Decisión de transacción les perjudica en el marco de las acciones de reclamación de daños y perjuicios a las que están expuestas.

555 En segundo lugar, las demandantes sostienen que la Decisión impugnada vulnera el principio de igualdad de trato en la medida en que aplica a todos los fabricantes el mismo método de cálculo de la multa sin tener en cuenta el hecho de que su cuota de mercado al nivel europeo era menor que la de los otros fabricantes y el hecho de que la diferencia con los líderes del mercado era muy importante, especialmente en Alemania.

556 Las demandantes aducen asimismo que la Decisión impugnada violó el principio de igualdad de trato en la medida en que no tuvo en cuenta el hecho de que los empleados de Scania DE habían tenido un papel pasivo o como mínimo que no habían desempeñado un papel de primer nivel en el comportamiento en cuestión, en comparación con los dos grandes fabricantes en el mercado.

557 En tercer lugar, las demandantes alegan que la Decisión impugnada vulnera el principio de igualdad de trato en la medida en que el método empleado por la Comisión para fijar el importe de la multa impuesta a las demandantes es el mismo que el aplicado a los demás fabricantes de camiones, a pesar del hecho de que las demandantes, a diferencia de aquellos, no fabrica camiones medios.

558 La Comisión rechaza la argumentación de las demandantes.

559 Antes de abordar cada uno de los argumentos anteriormente mencionados, se debe recordar que el principio de igualdad de trato constituye un principio general del Derecho de la Unión, recogido en los artículos 20 y 21 de la Carta. Conforme a reiterada jurisprudencia, dicho principio exige que situaciones comparables no sean tratadas de manera diferente y que situaciones diferentes no sean tratadas de igual manera, salvo que este 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 se desprende de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia que, al determinar la cuantía de la multa, la aplicación de métodos de cálculo diferentes no debe dar lugar a una discriminación entre las empresas que han participado en un acuerdo o en una práctica concertada contrarios 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/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).

560 En lo tocante a la alegación de las demandantes incluida en el apartado 553 de la presente sentencia, en primer término, debe recordarse, al igual que hizo la Comisión, que, en virtud del artículo 296 TFUE, esta institución estaba obligada a motivar de modo suficiente en Derecho la Decisión impugnada, cosa que hizo. En la medida en

que Scania era la única destinataria de la Decisión impugnada, era normal que la apreciación se centrara en su papel en el cártel. Los demás miembros del cártel ya habían sido objeto de la Decisión de transacción, que había demostrado su responsabilidad en el papel que habían desempeñado en el cártel.

561 En segundo término, debe señalarse que, contrariamente a lo que alegan las demandantes, la redacción de la Decisión impugnada no «ignora» el papel de los demás fabricantes de camiones en el cártel. Su comportamiento se desprende claramente de la cronología de los acontecimientos, descrita en el punto 6.2 de la Decisión impugnada, que explica en detalle la naturaleza y el contenido de los intercambios y los participantes en estos últimos. De lo anterior resulta que la alegación de las demandantes de que es imposible comparar su papel en el cártel con el de las otras partes carece de fundamento.

562 En tercer término, el Tribunal General constata, basándose en la Decisión impugnada y en el sumario del que dispone, que el papel de Scania en el cártel no era diferente del de las demás partes y que las demandantes no han expuesto ningún argumento ni han aportado ninguna prueba que demuestre lo contrario. Asimismo, tal como observa la Comisión fundadamente, cada uno de los factores tomados en consideración para determinar, al calcular el importe de base de la multa, la gravedad de la infracción y la «cuota de ingreso», a saber, la naturaleza de la infracción, la cuota de mercado combinada de las empresas implicadas, el alcance geográfico de la infracción y su aplicación efectiva, era aplicable de la misma manera a Scania y a las otras partes.

563 En atención a las consideraciones anteriores, el Tribunal General concluye que la Comisión no incurrió en un error en su decisión de adoptar la misma proporción del valor de las ventas de Scania que la utilizada en lo referente a los demás fabricantes y de aplicar el mismo coeficiente de gravedad (17 %) y la misma «cuota de ingreso» (17 %) que los aplicados en relación con los otros fabricantes en la Decisión de transacción.

564 En consecuencia, procede desestimar la alegación formulada en el apartado 553 de la presente sentencia.

565 Por lo que respecta a la alegación expuesta en el apartado 554 de la presente sentencia, debe observarse que la circunstancia de que la Decisión impugnada presente de manera detallada el comportamiento infractor de Scania, de conformidad con las exigencias de la obligación de motivación que recae en la Comisión, se deriva del hecho de que esta Decisión tiene como única destinataria a Scania, ya que esta empresa no reconoció su responsabilidad en el cártel, al contrario que las demás partes que presentaron una solicitud formal de transacción. De lo anterior se deduce que las demandantes no se encuentran en la misma situación que las partes en la transacción y, por consiguiente, su alegación, planteada en el apartado 554 de la presente sentencia, no demuestra la violación del principio de igualdad de trato.

566 En cuanto a la alegación de las demandantes que figura en el apartado 555 de la presente sentencia, debe señalarse que la Comisión, tanto en la Decisión impugnada como en la Decisión de transacción, se refirió en particular, para la determinación de las multas, al valor de las ventas de los bienes en relación con la infracción de las empresas implicadas en el EEE, de conformidad, por otro lado, con sus Directrices para el cálculo de las multas. En efecto, en el apartado 6 de estas Directrices, la Comisión explicó que la combinación del valor de las ventas en relación con la infracción y de la duración se consideraba un valor sustitutivo adecuado para reflejar la importancia económica de la infracción y el peso relativo de cada empresa que participaba en la misma.

567 En el presente asunto, el Tribunal General no tiene motivo para cuestionar la decisión de la Comisión de referirse, en lo que atañe a todas las empresas implicadas, al valor de las ventas de los bienes en relación con la infracción en el EEE. Se trata de una elección que resulta razonable para reflejar el peso relativo de cada empresa que participó en la infracción y que afectó a todas las empresas que participaron en el cártel y no únicamente a Scania.

568 Asimismo, el Tribunal de Justicia ha afirmado que el Derecho de la Unión no contenía ningún principio de aplicación general según el cual la sanción debiera ser proporcionada a la importancia de la empresa en el mercado de los productos que constituían el objeto de 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).

569 Sobre la base de estas consideraciones, debe concluirse que la alegación de las demandantes, que consta en el apartado 555 de la presente sentencia, no demuestra la vulneración del principio de igualdad de trato por parte de la Comisión y que debe desestimarse.

570 Con respecto a la alegación de las demandantes expuesta en el apartado 556 de la presente sentencia, debe desestimarse en la medida en que del sumario no se desprende que los empleados de Scania DE hayan desempeñado un papel pasivo o un papel de segundo nivel en el comportamiento infractor demostrado en el caso de autos. Por lo tanto, no procede reducir el importe de la multa por este motivo.

571 En lo referente a la alegación de las demandantes expuesta en el apartado 557 de la presente sentencia, resulta obligado señalar que, según 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, al contrario de lo que hizo a los efectos del cálculo del importe de las multas impuestas a las partes en la transacción en la Decisión de transacción, en la que tuvo en cuenta el valor de las ventas de camiones medios y pesados en el EEE (considerando 109 de la Decisión de transacción). De lo anterior resulta que la imputación de las demandantes de que la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que Scania no fabricaba camiones medios es infundada.

572 A la vista del conjunto de las consideraciones anteriores, procede concluir que ninguna de las alegaciones de las demandantes relativas a la vulneración del principio de igualdad de trato demuestra que deba reducirse la multa.

c) Sobre el importe de la multa

573 Debe señalarse que, habida cuenta de la competencia jurisdiccional plena de que dispone el Tribunal General en materia de multas por infracción de las normas de competencia, nada en las imputaciones, las alegaciones y los elementos de hecho y de Derecho invocados por las demandantes en el marco del conjunto de los motivos examinados anteriormente permite concluir que deba modificarse el importe de la multa impuesta por la Decisión impugnada.

IV. Costas

574 A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.

575 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 formuladas por esta última.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

decide:

1) Desestimar el recurso.

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

Papasavvas Kornezov Buttigieg

Kowalik-Bańczyk Hesse

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 2 de febrero de 2022.

Firmas

Índice

I. Antecedentes del litigio
A. Procedimiento administrativo que dio origen a la Decisión impugnada
B. Decisión impugnada
1. Estructura del mercado de los camiones y mecanismo de fijación de precios en la industria de los camiones
a) Estructura del mercado de los camiones
b) Mecanismo de fijación de precios en la industria de los camiones
c) Mecanismo de fijación de precios dentro de Scania
d) Sobre el impacto de los incrementos de precios en el ámbito europeo sobre los precios en el ámbito nacional
2. Contactos colusorios entre Scania y las partes en la transacción
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 continuada
d) Alcance geográfico de la infracción
4. Destinatarias
5. Cálculo del importe de la multa
a) Importe de base de la multa
b) Importe final de la multa
6. Fallo de la Decisión impugnada

II. Procedimiento y pretensiones de las partes

III. Fundamentos de Derecho
A. Sobre la omisión de determinados datos frente al público
B. Sobre el fondo
1. Primer motivo, basado en la vulneración del derecho de defensa, del principio de buena administración y de la presunción de inocencia
2. 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.o 1/2003
3. Motivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, en la medida en que se refieren a la conclusión de la Comisión relativa a la existencia de una infracción única y continuada y a su imputación a Scania
a) Observaciones preliminares
1) Sobre el concepto de infracción única y continuada
2) Sobre la carga de la prueba y el grado de exigencia probatoria
3) Decisión impugnada
4) Sobre la alegación de las demandantes de que el concepto de infracción única y continuada supone que la Comisión identifique diversas infracciones manifiestamente relacionadas entre sí
b) Sobre el tercer motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que los intercambios de información en el nivel inferior de la sede central se consideraron constitutivos de una infracción de estas disposiciones
1) Decisión impugnada
2) Primera imputación
3) Segunda imputación

c) Sobre el cuarto motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación y en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían participado en una práctica concertada relativos al calendario de introducción de las tecnologías de emisiones

1) Primera parte del cuarto motivo, basada en el incumplimiento de la obligación de motivación

2) Segunda parte del cuarto motivo, basada en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que las demandantes habían celebrado un acuerdo o habían participado en una práctica concertada sobre el calendario de introducción en el mercado de tecnologías de emisiones

3) Tercera parte del cuarto motivo, basada en que los intercambios de información sobre el calendario de introducción de las tecnologías de emisiones no constituyen una infracción por el objeto

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

1) Observaciones preliminares

2) Contenido de la información intercambiada

i) Sobre las modificaciones previstas de los precios brutos y de las listas de precios brutos y sobre el calendario de estas modificaciones, contemplados en el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada

– Alegación de las demandantes relativa al carácter actual o futuro de la información intercambiada al nivel alemán

– Alegación de las demandantes relativa al carácter público de los precios brutos intercambiados a nivel de Alemania

– Alegación de las demandantes relativa a la falta de valor informativo de los precios brutos intercambiados al nivel alemán sobre los precios efectivamente aplicados en las transacciones en el mercado

ii) Sobre las modificaciones previstas de los precios netos y de los descuentos ofrecidos a los clientes, contempladas en el considerando 238, letra a), de la Decisión impugnada

iii) Sobre la repercusión de los costes relativos a la introducción de las tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6, contemplada en el considerando 238, letra b), de la Decisión impugnada

iv) Sobre el intercambio de otra información comercialmente sensible, contemplado en el considerando 238, letra c), de la Decisión impugnada

3) Objetivo de los intercambios de información al nivel alemán

4) Contexto del intercambio de información al nivel alemán

e) Sobre el sexto motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que el alcance geográfico de la infracción correspondiente al nivel alemán abarcaba todo el territorio del EEE

1) Alcance geográfico de la información obtenida por Scania DE

2) Alcance geográfico de la información proporcionada por Scania DE
f) Sobre el séptimo motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en la medida en que la Comisión consideró que el comportamiento identificado constituía una infracción única y continuada y que las demandantes eran responsables al respecto
1) Existencia en el presente asunto de una infracción única y continuada
i) Observaciones preliminares
ii) Decisión impugnada
iii) Apreciación
– Sobre la evaluación conjunta de los tres niveles de los contactos
– Sobre la naturaleza de la información intercambiada en los tres niveles de los contactos
– Sobre el carácter continuado de la infracción
2) Imputabilidad de la infracción única y continuada a Scania
4. Octavo motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, así como del artículo 25 del Reglamento n.o 1/2003, en la medida en que la Comisión impuso una multa relativa a un comportamiento sujeto a prescripción y, en todo caso, sin tomar en consideración el hecho de que dicho comportamiento no fue continuado
5. Noveno motivo, basado en la vulneración del principio de proporcionalidad y del principio de igualdad de trato en lo tocante al importe de la multa, y, en todo caso, en la necesidad de una reducción del importe de la multa en virtud del artículo 261 TFUE y del artículo 31 del Reglamento n.o 1/2003
a) Sobre la vulneración del principio de proporcionalidad
b) Sobre la vulneración del principio de igualdad de trato
c) Sobre el importe de la multa

IV. Costas