



# Accordi e pratiche concordate nel mercato degli autocarri. Il Tribunale UE fornisce chiarimenti sui procedimenti ibridi nelle infrazioni uniche e continuate

📅 06/04/2022

📖 DIRITTO EUROPEO E DELLA CONCORRENZA; CONTENZIOSO

Roberto A. Jacchia  
Andrea Palumbo

In data 2 febbraio 2022, il Tribunale dell'Unione europea si è pronunciato nella causa T-799/17 tra, da un lato, Scania AB, Scania CV AB e Scania Deutschland GmbH ("Scania"), società attive nella produzione e vendita di autocarri pesanti adibiti ai trasporti di lunga distanza, e, dall'altro, la Commissione Europea. La decisione verte sul ricorso mirante all'annullamento della Decisione C (2017) 6467 final, del 27 settembre 2017, con cui la Commissione aveva sanzionato Scania per aver realizzato un'infrazione grave dell'articolo 101

del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea ("TFUE").

Questi i fatti.

In data 27 settembre 2017, la Commissione aveva constatato un'infrazione unica e continua dell'articolo 101 del TFUE da parte di Scania, poiché dal gennaio 1997 al gennaio 2011 essa aveva partecipato, con le concorrenti, ad accordi collusivi diretti a limitare la concorrenza nel mercato degli autocarri medi e pesanti nello Spazio economico europeo ("SEE").



Più particolarmente, in data 20 novembre 2014 la Commissione aveva avviato un procedimento ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1/2003 nei confronti di Scania e altri produttori di autocarri. A seguito della comunicazione degli addebiti, i destinatari hanno chiesto alla Commissione di proseguire il caso nel quadro della procedura di transazione, ai sensi dell'articolo 10 bis, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 773/2004. Tra le parti, solo Scania non aveva richiesto la procedura di transazione.

La Commissione conseguentemente proseguiva l'indagine nei suoi confronti solamente con procedura ordinaria e, in data 27 settembre 2017, adottava una decisione di accertamento della violazione dell'articolo 101 del TFUE mediante comportamenti collusivi, con conseguente comminazione di un'ammenda di EUR 880.523.000. La decisione era stata adottata a seguito di un procedimento definito «ibrido», in quanto erano stati seguiti, nei confronti di soggetti indagati diversi, sia il procedimento di transazione, che il procedimento amministrativo ordinario in materia di intese.

Successivamente, la Scania ha impugnato la decisione della Commissione, domandandone l'annullamento sulla scorta di deducendo nove motivi.

Il Tribunale ha ritenuto di esaminare, in primo luogo, la violazione dei diritti della difesa, del principio di buona amministrazione e della presunzione di innocenza, lamentate da Scania nell'ambito del primo motivo.

Le ricorrenti sostenevano che la decisione di transazione e la decisione impugnata riguardassero la medesima presunta intesa e si

basassero entrambe sugli stessi fatti e sulle stesse prove sollevate nella comunicazione degli addebiti, indirizzata tanto alle parti della transazione quanto alle ricorrenti, in violazione dei diritti della difesa di cui all'articolo 48, paragrafo 2, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, e all'articolo 27, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 1/2003. Più particolarmente, esse ritenevano che la Commissione avesse qualificato come infrazione il loro comportamento prima di avere avuto la possibilità di esercitare efficacemente il diritto di difesa. In secondo luogo, sostenevano che la Commissione non avesse rispettato l'obbligo di effettuare un esame imparziale e diligente del caso (discendente dal principio di buona amministrazione) poiché, avendo adottato la decisione di transazione prima della decisione impugnata, non aveva offerto loro l'opportunità di presentare nuovi elementi di prova.

Sul punto, il Tribunale ha preliminarmente ricordato che l'articolo 10-bis del regolamento n. 773/2004, intitolato «Procedura di transazione nei casi di cartelli», non esclude che la Commissione possa realizzare un procedimento «ibrido». Infatti, la norma prevede che, a seguito dell'apertura di un procedimento ordinario, la Commissione possa fissare un termine entro il quale le parti a loro volta possano manifestare la loro disponibilità all'eventuale presentazione di proposte di transazione.

Conseguentemente, la Commissione era legittimata ad adottare, in una prima fase, una decisione di transazione e, in una seconda fase, una decisione a seguito del procedimento ordinario. Ciò è inoltre confermato dalla giurisprudenza che aveva già confermato la correttezza di tale opzione procedurale nei casi

Timab Industries del 2015 e Icap del 2017, a condizione che venissero rispettati i principi già menzionati del diritto della difesa, della buona amministrazione e della presunzione di innocenza.

Il Tribunale ha, allora, proceduto a verificare se nel caso di specie tali principi fossero stati rispettati.

Con riferimento al principio di presunzione di innocenza di cui all'articolo 48, paragrafo 2, della Carta, il Tribunale ne ha escluso la violazione poiché, sebbene vi fosse una sovrapposizione degli elementi di prova nella decisione di transazione e nella decisione impugnata, le parti non avevano negato di aver avuto l'opportunità di esercitare i loro diritti di difesa nel procedimento amministrativo ordinario e, quindi, l'opportunità di contestare i fatti e gli elementi di prova individuati dalla Commissione a sostegno degli addebiti mossi nei loro confronti. Inoltre, il Tribunale ha chiarito che nel procedimento amministrativo ordinario la Commissione e le ricorrenti si trovavano in una situazione di «tabula rasa» rispetto al procedimento di transazione e che, di conseguenza, la qualificazione giuridica dei fatti operata dalla Commissione nei confronti delle parti della transazione non presupponeva l'identica qualificazione nei confronti delle ricorrenti. In conclusione, il Tribunale ha dichiarato che la Commissione era legittimata a basarsi su elementi di prova comuni alle due decisioni.

Con riferimento alla presunta violazione dei diritti della difesa, il Tribunale ne ha escluso l'esistenza, poiché nella decisione di transazione la Commissione non aveva in alcun modo statuito anticipatamente sulla responsabilità di Scania. Di conseguenza, il fatto che quest'ultima non fosse stata sentita durante il

procedimento di transazione non comportava una violazione dei suoi diritti. Inoltre, le parti avevano lamentato una violazione dei loro diritti, poiché era stato loro negato l'accesso a tutte le risposte alla comunicazione degli addebiti, che, a loro avviso, avrebbe dato loro la possibilità di dimostrare l'esistenza di elementi a discarico. Tuttavia, il Tribunale ha ritenuti tali argomenti generici ed astratti, e di per sé insufficienti ad integrare nuovi elementi di prova.

Per quanto riguarda la violazione del principio di imparzialità, il Tribunale ha statuito che Scania non era riuscita a dimostrare che la Commissione non avesse offerto nel corso del procedimento tutte le garanzie atte ad escludere qualsiasi dubbio circa la sua imparzialità. Si deve, infatti, ricordare che per costante giurisprudenza la Commissione dispone di un margine di discrezionalità quanto all'opportunità di adottare misure di indagine, da cui non può essere dedotta una manifestazione di parzialità. Il Tribunale ha pure ricordato che nel procedimento ordinario, quando la Commissione esamina gli elementi di prova presentati dalle parti che hanno scelto di non adire la procedura di transazione, essa non è in alcun modo vincolata dalle constatazioni fattuali e dalle qualificazioni giuridiche raggiunte nella decisione di transazione.

In definitiva, il Tribunale ha concluso che non vi erano state violazioni dei principi di presunzione di innocenza, di imparzialità e dei diritti della difesa ed ha, di conseguenza, rigettato il primo motivo.

Con il terzo, quarto, quinto, sesto e settimo motivo, Scania ha contestato la decisione della Commissione circa l'esistenza di un'infrazione unica e

continuata, e la sua imputabilità ad essa.

Il Tribunale ha preliminarmente osservato che la Commissione aveva sufficientemente dimostrato che i contatti collusivi intervenuti nel tempo a diversi livelli, in particolare al livello dirigenziale, tra il 1997 e il 2004, al livello inferiore della sede, tra il 2000 e il 2008, ed al livello tedesco, tra il 2004 e il 2011, considerati nel loro complesso, facevano parte di un piano d'insieme. Per tale ragione, l'argomento delle ricorrenti secondo cui il ricorso alla nozione di infrazione unica e continuata avrebbe presupposto l'individuazione, da parte della Commissione, di diverse infrazioni, non poteva trovare accoglimento.

Tanto premesso, il Tribunale si è soffermato in primo luogo sul terzo motivo, che si articola in due censure di erronea applicazione dell'articolo 101 del TFUE.

Con la prima censura, Scania aveva contestato alla Commissione di avere a torto ritenuto che i tre livelli dei contatti collusivi presentassero legami tra di loro. Dall'analisi della ricostruzione della Commissione, il Tribunale ha concluso però che i tre livelli di contatto erano tra di loro collegati e che non operavano in maniera separata e autonoma.

Con la seconda censura, Scania aveva criticato la Commissione per aver ritenuto che i contatti collusivi al livello inferiore della sede costituissero un'infrazione dell'articolo 101 del TFUE. A tale proposito, il Tribunale ha sottolineato che, in primo luogo, i dipendenti a livello inferiore della sede contribuivano alla realizzazione della distorsione concorrenziale, in quanto erano coinvolti in scambi informativi che riducevano l'incertezza strategica circa i prezzi futuri e le date di introduzione sul mercato dei modelli

di autocarri conformi alle norme ambientali. In secondo luogo, dagli elementi di prova presentati nella decisione impugnata, era stato dimostrato che Scania fosse a conoscenza del futuro aumento (pari al 5%) del prezzo di uno dei modelli di autocarri da se costruiti. Inoltre, esisteva una sovrapposizione temporale tra le riunioni tenutesi ai vari livelli, con la conclusione che la Commissione era legittimata a considerare tali condotte come facenti parte di un'infrazione unica e continuata.

Pertanto, il Tribunale ha rigettato il terzo motivo.

Il quarto motivo si articola in tre profili, esaminati separatamente dal Tribunale. Il primo profilo, ove si sosteneva una violazione dell'obbligo di motivazione di cui all'articolo 296, secondo comma, del TFUE, è stato sommariamente rigettato dal Tribunale, secondo cui la motivazione esponeva invece in modo chiaro e inequivocabile l'iter logico seguito dalla Commissione. Con il secondo profilo, le ricorrenti avevano lamentato un'erronea applicazione dell'articolo 101 del TFUE, nella misura in cui la Commissione aveva statuito che esse avessero partecipato ad accordi o pratiche concordate inerenti alle tempistiche di introduzione sul mercato delle tecnologie a basse emissioni. Al proposito, il Tribunale ha constatato che Scania, coerentemente con quanto prospettato dalla Commissione, aveva partecipato a riunioni a livello dirigenziale dai cui verbali si evinceva chiaramente che i partecipanti avessero scambiato informazioni sui prezzi, nonché sulle tempistiche di introduzione dei modelli di autocarri conformi alla norma Euro 3. Nella riunione in discorso, avvenuta in data 6 aprile 1998 a Bruxelles, si era realizzato un accordo consistente

nella volontà di non introdurre la tecnologia conforme a tale norma, prima che essa divenisse obbligatoria. Il medesimo verbale dimostrava altresì che i partecipanti si erano scambiati informazioni sull'impatto sui prezzi dell'introduzione della nuova tecnologia. Non solo la riunione del 6 aprile 1998 risultava indicativa della partecipazione di Scania alle condotte collusive, ma bensì anche successive riunioni (ad esempio, quella del 10 e 11 aprile 2003 tenutasi a Göteborg in Svezia) e scambi di informazioni tramite messaggi di posta elettronica. Di conseguenza, il Tribunale ha statuito che la Commissione aveva adeguatamente dimostrato che Scania aveva concluso accordi e/o si era coordinata con i suoi concorrenti in merito alle tempistiche e al trasferimento dei costi relativi all'introduzione delle tecnologie a basse emissioni. Pertanto, anche il secondo profilo veniva rigettato. Infine, con il terzo profilo, le ricorrenti avevano sostenuto che gli scambi informativi sulle tempistiche di introduzione delle tecnologie a basse emissioni non costituissero un'infrazione per oggetto. Al contrario, il Tribunale ha statuito, alla luce della precedente giurisprudenza, che gli scambi di informazioni tra concorrenti costituivano una restrizione della concorrenza per oggetto, in quanto consentivano ai concorrenti medesimi di disporre di informazioni atte ad eliminare ex ante le incertezze relative ai comportamenti futuri.

In conclusione, anche il quarto motivo è stato respinto dal Tribunale.

Con il quinto motivo, che è stato ugualmente rigettato dal Tribunale, le ricorrenti avevano sostenuto che la Commissione aveva svolto una valutazione viziata da un errore di diritto, o da un errore manifesto di

valutazione, nel qualificare gli scambi informativi al livello tedesco in merito ai prezzi lordi come infrazione «per oggetto», in quanto non avrebbero eliso o attenuato l'incertezza «strategica». Infatti, le informazioni riguardavano prezzi già in vigore e comunicati ai fornitori o applicati a forniture già effettuate. Tuttavia, a giudizio del Tribunale, ciò non significava che le informazioni scambiate non fossero significative per i concorrenti, in quanto non ancora interamente pubbliche e, pertanto, idonee a rivelare le future strategie tariffarie dei produttori di autocarri. Più particolarmente, il Tribunale ha ritenuto che le informazioni scambiate a livello tedesco non fossero pubbliche, secondo le linee direttrici sull'applicabilità dell'articolo 101 del TFUE agli accordi di cooperazione orizzontale. Infatti, al punto 74 di tali linee guida, la Commissione spiegava che gli scambi tra concorrenti su dati individualizzati, vale a dire non anonimizzati e aggregati, relativi a prezzi o quantità previsti in futuro, dovrebbero comunque essere considerati una restrizione della concorrenza per oggetto.

Inoltre, le ricorrenti ritenevano che l'infrazione constatata dalla Commissione dovesse essere messa in discussione alla luce di una più accurata analisi del contesto economico e giuridico, e in particolare della natura e della struttura del mercato degli autocarri e del suo funzionamento. Infatti, occorreva tenere presente che, a causa della complessità degli autocarri e della molteplicità dei fattori che influenzano il prezzo finale fatturato al cliente, i prezzi lordi e i relativi listini scambiati tra i concorrenti non avrebbero potuto presentare un valore significativo sui parametri della concorrenza. Di contro, il Tribunale ha sottolineato

che, secondo una giurisprudenza costante, una pratica concordata può avere un oggetto anticoncorrenziale, nonostante essa sia priva di collegamenti diretti con i prezzi al dettaglio; di conseguenza, l'assenza di impatto sul prezzo al consumatore finale non è sufficiente ad escludere che uno scambio informativo su future modifiche dei prezzi lordi costituisca una restrizione della concorrenza «per oggetto».

Con il sesto motivo, le ricorrenti avevano tentato di dimostrare che la Commissione avrebbe erroneamente ritenuto che l'infrazione si estendesse all'intero territorio dello SEE, adducendo due ragioni: i) le informazioni ottenute dai concorrenti della Scania non presentavano alcun interesse al di fuori del mercato tedesco, ii) le informazioni sui listini dei prezzi lordi fornite in occasione degli scambi al livello tedesco non riflettevano i prezzi praticati su scala europea. Il Tribunale non ha accolto né l'una, né l'altra argomentazione, rilevando che gli elementi probatori dimostravano che le informazioni scambiate dai dipendenti di Scania al livello tedesco riflettevano una strategia tariffaria stabilita a livello della sede centrale ed avevano, pertanto, una portata che oltrepassava i confini del mercato tedesco. Pertanto, anche il sesto motivo veniva rigettato.

Con il settimo motivo, le ricorrenti avevano contestato l'imputabilità a se dell'infrazione. Sul punto, il Tribunale giungeva alle seguenti conclusioni: in primo luogo, i contatti collusivi avevano riguardato per tutta la loro durata gli stessi prodotti, ed erano stati intrattenuti tra i medesimi produttori di autocarri, ossia Scania e le altre imprese parti della procedura di transazione; in secondo luogo, sussistevano legami tra i tre livelli dei contatti collusivi e gli scambi, all'interno di ciascuno di essi,

avevano lo stesso contenuto. Oltretutto, vi era una sovrapposizione temporale tra le riunioni tenutesi ai diversi livelli. Infine, il Tribunale constatava che il contenuto degli scambi e il loro obiettivo erano rimasti immutati nel tempo.

In conclusione, poiché Scania aveva partecipato direttamente a tutti gli aspetti rilevanti dell'intesa, la Commissione era legittimata ad imputarle l'infrazione nel suo complesso e, dunque, anche il settimo motivo veniva respinto.

Le ricorrenti presentavano poi un ottavo motivo ed un nono motivo, con i quali contestavano, rispettivamente, il fatto che l'ammenda fosse relativa ad un comportamento ormai prescritto e, d'altra parte, l'esistenza di una violazione dei principi di proporzionalità e di parità di trattamento per quanto riguarda l'importo. Anche questi due motivi sono stati rigettati.

In specie, con l'ottavo motivo, le ricorrenti avevano sostenuto che la condotta sanzionata sarebbe stata in realtà prescritta a norma dell'articolo 25 del Regolamento n. 1/2003, in quanto le riunioni a tale livello erano terminate nel settembre 2004, ossia più di cinque anni prima che avesse inizio l'indagine della Commissione. Tuttavia, la Commissione aveva constatato che la condotta a livello dirigenziale faceva parte di un'infrazione unica e continuata conclusasi nel 2011, momento a partire dal quale ha iniziato a decorrere il termine di prescrizione quinquennale. Ne conseguiva che il potere di infliggere un'ammenda non era prescritto.

Inoltre, le ricorrenti avevano sostenuto che la decisione impugnata non aveva tenuto conto delle interruzioni della condotta a livello dirigenziale, in particolare negli



anni 1999 e 2002. Il Tribunale giungeva però a confermare quanto statuito dalla Commissione, dal momento che, ancora una volta secondo giurisprudenza costante, la circostanza che non sia stata fornita la prova diretta della partecipazione di un'impresa ad un'infrazione durante un periodo di tempo determinato non impedisce che sia constatata detta partecipazione nel corso di questo stesso periodo, purché tale constatazione si fondi su indizi obiettivi e concordanti.

Con riferimento, invece, al nono motivo, le ricorrenti avevano lamentato la violazione dei principi di proporzionalità e di parità di trattamento, e sostenevano la necessità di una riduzione dell'importo dell'ammenda.

Per quanto riguarda il principio di proporzionalità, le ricorrenti ne avevano sostenuto la violazione, dal momento che i dipendenti di Scania non potevano sapere che le informazioni ricevute dai concorrenti avrebbero potuto avere portata europea. Questo argomento è stato

rigettato dal Tribunale per gli stessi motivi che avevano condotto al rigetto del sesto motivo.

Per quanto riguarda la violazione del principio di parità di trattamento, il Tribunale, dopo averne ricordato la portata secondo costante giurisprudenza, ha rigettato gli argomenti addotti dalle ricorrenti escludendone la violazione. A titolo di esempio, è stata disattesa l'argomentazione secondo cui la parità di trattamento sarebbe stata violata per il fatto che nella decisione impugnata la condotta di Scania era stata descritta in maniera più precisa e mirata, rispetto a quella degli altri concorrenti.


Infine, per quanto riguarda l'importo dell'ammenda, il Tribunale ha concluso che non vi era nulla nelle censure, negli argomenti e negli elementi in fatto e in diritto dedotti dalle ricorrenti, nell'ambito di tutti i motivi esaminati, che consentisse di ritenere l'importo dell'ammenda inflitta meritevole di riforma. Il ricorso di Scania è stato pertanto rigettato, con condanna alle spese.




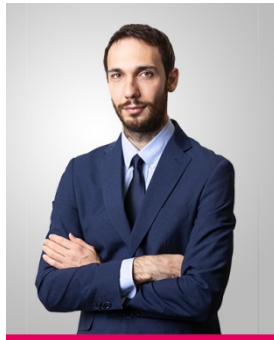
**Roberto A. Jacchia**

**PARTNER**

 r.jacchia@dejalex.com

 +39 02 72554.1


 Via San Paolo 7  
20121 - Milano



**Andrea Palumbo**

**ASSOCIATE**

 a.palumbo@dejalex.com

 +32 (0)26455670

 Chaussée de La Hulpe 187  
1170 - Bruxelles

**MILANO**

Via San Paolo, 7 · 20121 Milano, Italia  
T. +39 02 72554.1 · F. +39 02 72554.400  
milan@dejalex.com

**ROMA**

Via Vincenzo Bellini, 24 · 00198 Roma, Italia  
T. +39 06 809154.1 · F. +39 06 809154.44  
rome@dejalex.com

**BRUXELLES**

Chaussée de La Hulpe 187 · 1170 Bruxelles, Belgique  
T. +32 (0)26455670 · F. +32 (0)27420138  
brussels@dejalex.com

**MOSCOW**

Ulitsa Bolshaya Ordynka 37/4 · 119017, Moscow, Russia  
T. +7 495 792 54 92 · F. +7 495 792 54 93  
moscow@dejalex.com