



Fecha de recepción : 01/03/2023

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
EUROOPA LIIDU KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EORPAIGH
SUD EUROPSKE UNIE
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA



EIROPAS SAVIENĪBAS TIESA
EUROPOS SAJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI UNI EUROPEJSKIEJ
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE
SODIŠČE EVROPSKE UNIJE
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

- 1249296 -

de 28 de febrero de 2023 *

«Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Prácticas colusorias — Acciones por daños y perjuicios por infracciones de las disposiciones del Derecho de la competencia de la Unión — Decisión de la Comisión Europea por la que se declara la existencia de una infracción — Camiones especiales — “Dumper” articulado»

En el asunto C-285/21,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Audiencia Provincial de Pontevedra, mediante auto de 23 de abril de 2021, recibido en el Tribunal de Justicia el 28 de abril de 2021, en el procedimiento entre

Dalarjo, S. L.,

Epifanio Campo, S. L.,

Almacenes Nartallo, S. L.,

Figueiro Forjados, S. L.

y

Renault Trucks SASU,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. P. G. Xuereb, Presidente de Sala, el Sr. A. Arabadjiev (Ponente), Presidente de la Sala Primera, en funciones de Juez de la Sala Sexta, y la Sra. I. Ziemele, Juez;

Abogada General: Sra. L. Medina;

* Lengua de procedimiento: español.

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, tras oír a la Abogada General, de resolver mediante auto motivado de conformidad con el artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento;

dicta el siguiente

Auto

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la Decisión C(2016) 4673 de la Comisión Europea, de 19 de julio de 2016, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 [TFUE] y del artículo 53 del Acuerdo EEE (Asunto AT.39824 — Camiones), de la que se publicó un resumen en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO 2017, C 108, p. 6).
- 2 Dicha petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Dalarjo, S. L., Epifanio Campo, S. L., Almacenes Nartallo, S. L., y Figueiro Forjados, S. L., por una parte, y Renault Trucks SASU (en lo sucesivo, «Renault»), por otra, en relación con una acción de indemnización por daños ejercitada para obtener la reparación de un perjuicio supuestamente causado por una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992 (DO 1994, L 1, p. 3).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 El artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos [101 TFUE y 102 TFUE] (DO 2003, L 1, p. 1), titulado «Aplicación uniforme de la normativa comunitaria de competencia», dispone en su apartado 1:

«Cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos [101 TFUE o 102 TFUE] [que] ya [hayan] sido objeto de una decisión de la Comisión [Europea], no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión. Deberán evitar asimismo adoptar decisiones susceptibles de entrar en conflicto con una decisión prevista por la Comisión en procedimientos que ya haya incoado. A tal fin, corresponde a los órganos jurisdiccionales nacionales apreciar si procede suspender su procedimiento. Esta obligación se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones que establece el artículo [267 TFUE].»

Derecho español

- 4 El anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE n.º 22, de 26 de enero de 1999, p. 3440), contiene, en primer término, una definición del concepto de «camión» según la cual este es un «automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor»; a continuación, una definición del concepto de «máquina de servicios automotriz» según la cual esta es un «vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras» y, por último, una definición del concepto de «dumper» según la cual este es un «camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno».

Litigio principal, cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

- 5 En 2007, Epifanio Campo adquirió un «dumper» articulado. De la resolución de remisión se infiere que se trata de un tipo de camión basculante no sujeto a matriculación, destinado a un uso industrial y diseñado para su utilización en terrenos irregulares y para trabajos pesados, con una velocidad máxima limitada a 50 km/h y una masa máxima autorizada de 60 toneladas.
- 6 El 19 de julio de 2016, la Comisión adoptó la Decisión C(2016) 4673, mediante la cual declaró que diversos fabricantes de camiones, entre los que figura Renault Trucks SAS, habían infringido el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, al pactar, por un lado, la fijación de los precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas, es decir, los camiones medios, o con un peso superior a 16 toneladas, o sea, los camiones pesados, en el Espacio Económico Europeo (EEE), y, por otro, el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigida por las normas Euro 3 a Euro 6. En lo que atañe a Renault Trucks SAS, la infracción duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.
- 7 A raíz de la adopción de dicha Decisión, Dalarjo, Epifanio Campo, Almacenes Nartallo y Figueiro Forjados ejercitaron ante el órgano jurisdiccional remitente, la Audiencia Provincial de Pontevedra, una acción de indemnización por daños contra Renault, dirigida a obtener la reparación del perjuicio supuestamente causado por la práctica colusoria constatada en la citada Decisión.
- 8 Epifanio Campo considera que el «dumper» articulado en cuestión en el litigio principal está entre los productos afectados por la infracción constatada en esa misma Decisión. Según esta sociedad, el «dumper» articulado es un tipo de camión basculante de construcción, reforzado, maniobrable, apto para todo terreno y equipado con un sistema hidráulico que permite volcar la carga. Dicha sociedad

considera que el hecho de que el «dumper» articulado no esté sujeto a matriculación no significa que no sea apto para circular por la vía pública. Además, esta misma sociedad precisa que, a raíz de una consulta a la Comisión, esta le indicó, como revela la Decisión C(2016) 4673, que solo los camiones para uso militar estaban excluidos del concepto de «camiones».

- 9 Por su parte, Renault alega ante el órgano jurisdiccional remitente que la citada Decisión no afecta a los «dumper» articulados. A este respecto, Renault indica que los «dumper» articulados son muy diferentes de los camiones medios o de los camiones pesados a los que se refiere dicha Decisión. En concreto, no están sujetos a matriculación y su precio es sensiblemente superior al de los camiones medios y pesados. Renault añade que, en otras decisiones de la Comisión en materia de concentración, esta institución definió el mercado de los vehículos industriales y de los camiones tipo «dumper» como un mercado que tiene sus propias características. En consecuencia, para Renault, se trata de un mercado que es diferente del de los camiones medios o de los camiones pesados.
- 10 En este contexto, y habida cuenta de las exigencias del artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003, según las cuales, cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos 101 TFUE o 102 TFUE que ya hayan sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con dicha decisión, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas en cuanto a los productos afectados por la práctica colusoria que se describe en la Decisión C(2016) 4673. En particular, este órgano jurisdiccional, teniendo en cuenta la jurisprudencia nacional sobre el alcance del concepto de «camiones» utilizado en esta Decisión, desea que se dilucide si los «dumper» articulados están o no excluidos de los productos afectados por la referida práctica.
- 11 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente señala, antes de nada, que, en el considerando 5 de la Decisión C(2016) 4673, la Comisión declaró, primero, que «los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (“camiones medios”) y los camiones de más de 16 toneladas (“camiones pesados”), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras»; segundo, que los camiones para uso militar están excluidos de los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal, y tercero, que el asunto que dio lugar a esta Decisión «no se refiere al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio».
- 12 El órgano jurisdiccional remitente advierte que, según la jurisprudencia nacional, el concepto de «camiones» utilizado en esta Decisión no comprende los «dumper» articulados por cuanto no están sujetos a matriculación y, por tanto, no están destinados a circular por la vía pública.
- 13 Dicho órgano jurisdiccional añade que, en los diferentes actos de Derecho derivado de la Unión a los que hace referencia en la resolución de remisión, el

legislador de la Unión distinguió entre, por un lado, los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados principalmente en obras, canteras, instalaciones portuarias o aeroportuarias y, por otro lado, los diseñados y fabricados para su utilización por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público.

- 14 Además, dicho órgano jurisdiccional señala que, según la normativa nacional en cuestión en el litigio principal, procede distinguir entre los vehículos diseñados y fabricados para el transporte de mercancías y los diseñados y fabricados para trabajos de obras.
- 15 En tales circunstancias, la Audiencia Provincial de Pontevedra decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
 - «1) El ámbito objetivo de la [Decisión C(2016) 4673], cuando emplea la expresión “camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (“camiones medios”), y los camiones de más de 16 toneladas (“camiones pesados”), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras (en lo sucesivo, los camiones medios y pesados se denominan conjuntamente “camiones”)”, ¿se refiere a un concepto normativo comunitario que debe integrarse por las normas relevantes del Derecho de la Unión Europea?
 - 2) ¿Debe interpretarse la [Decisión C(2016) 4673] en el sentido de que su ámbito objetivo se limita a los camiones medios y pesados dedicados al transporte de mercancías que circulen por carretera, con exclusión de otros vehículos especiales?
 - 3) ¿Un camión Dumper articulado, como el que es objeto del litigio, debe entenderse comprendido dentro del ámbito de la [Decisión C(2016) 4673]?»
- 16 Tras notificársele la sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos) (C-588/20, EU:C:2022:607), en la que el Tribunal de Justicia interpreta la Decisión C(2016) 4673, el órgano jurisdiccional remitente comunicó al Tribunal de Justicia, mediante escrito de 7 de octubre de 2022, recibido por este último ese mismo día, que mantenía sus cuestiones prejudiciales segunda y tercera.

Sobre las cuestiones prejudiciales

- 17 Según el artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento, cuando la respuesta a una cuestión prejudicial pueda deducirse claramente de la jurisprudencia, el Tribunal de Justicia podrá decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado.
- 18 Procede aplicar esta disposición en el presente asunto.

- 19 Mediante sus cuestiones prejudiciales segunda y tercera, que deben ser examinadas conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si la Decisión C(2016) 4673 debe interpretarse en el sentido de que los camiones especiales, incluidos los «dumper» articulados, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en dicha Decisión.
- 20 A este respecto, procede señalar antes de nada que los productos afectados por una infracción del artículo 101 TFUE constatada en una decisión de la Comisión se determinan en relación con los acuerdos y actividades afectados por la práctica colusoria. En efecto, son los participantes en la práctica colusoria los que concentran voluntariamente su comportamiento contrario a la competencia en los productos afectados por dicha práctica [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 38].
- 21 De ello se desprende que, para determinar si los camiones especiales, como los «dumper» articulados, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en la Decisión C(2016) 4673, procede remitirse, en primer lugar, a la parte dispositiva y a la motivación de dicha Decisión, de modo que las definiciones de los conceptos de «camión» y de «vehículo especial» contenidas en los distintos actos de Derecho derivado de la Unión, a los que se refieren el órgano jurisdiccional remitente y las partes del litigio principal, carecen de pertinencia [véase, en este sentido, la sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 39].
- 22 A este respecto, procede señalar que, según el artículo 1 de la Decisión C(2016) 4673, la práctica colusoria controvertida en el litigio principal se refería, por una parte, a la fijación de los precios y a los incrementos brutos de los precios en el EEE de los camiones medios y pesados y, por otra parte, al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de tecnologías de emisiones exigidas por las normas Euro 3 a 6 [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 40].
- 23 Por lo que se refiere a los productos afectados por la práctica colusoria controvertida en el litigio principal, la Comisión, en el considerando 5 de la Decisión C(2016) 4673, en la subsección titulada «Producto», indicó explícitamente los productos respecto de los que los participantes en la práctica colusoria controvertida en el litigio principal habían celebrado acuerdos colusorios [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 41].
- 24 Como se desprende de la primera frase de este considerando, los productos afectados por la infracción controvertida en el litigio principal son los camiones de entre 6 y 16 toneladas («camiones medios») o de más de 16 toneladas («camiones pesados»), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras. En la nota 5, relativa a

- dicho considerando, la Comisión únicamente excluyó explícitamente de los productos afectados los camiones militares [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 42].
- 25 La segunda frase de ese mismo considerando aclara que el asunto que dio lugar a la Decisión C(2016) 4673 no se refiere a los servicios posventa ni a otros servicios y garantías de los camiones ni tampoco a la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 43].
- 26 En tal contexto, dado que la clasificación de los camiones en categorías que se efectúa en el considerando 5 de la Decisión C(2016) 4673 se basa exclusivamente en el peso de los camiones, procede considerar que el criterio establecido en dicha Decisión para determinar si un camión está comprendido en su ámbito de aplicación es su peso [véase, en este sentido, la sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 44].
- 27 De ello se desprende que la Decisión C(2016) 4673 se refiere a la venta de todos los camiones medios y pesados, tanto camiones rígidos como cabezas tractoras [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 45].
- 28 Además, dicha Decisión no contiene ningún elemento que permita concluir que los camiones especiales no forman parte de los productos afectados por la infracción controvertida en el litigio principal [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 46].
- 29 Por añadidura, como resulta, en particular, de los considerandos 46, 48 y 56 de la citada Decisión, incluidos en la subsección titulada «Naturaleza y alcance de la infracción», la infracción controvertida en el litigio principal afectaba a todos los equipamientos y modelos, especiales y estándar, y a todas las opciones montadas de fábrica que ofrecía cada fabricante que había participado en la práctica colusoria controvertida en el litigio principal [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 47].
- 30 En particular, del considerando 46 de esa misma Decisión se desprende, en primer lugar, que la Comisión determinó que las empresas implicadas intercambiaron listas de precios brutos y configuraciones informatizadas de camiones que contenían todos los modelos y opciones, lo que les permitía calcular los precios brutos de cualquier modalidad de camión. Según el considerando 28 de dicha Decisión, esas listas de precios incluían los precios de todos los modelos de camiones medios y pesados y todas las opciones montadas de fábrica (de

equipamientos especiales) que ofrecía cada fabricante [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 48].

- 31 A continuación, del considerando 48 de la citada Decisión se colige que el intercambio de configuraciones informatizadas entre las empresas implicadas permitía determinar qué extras serían compatibles con qué camiones y qué opciones formarían parte del equipamiento de serie o serían un extra [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 49].
- 32 Por último, del considerando 56 de esa misma Decisión se infiere que la información intercambiada entre las empresas implicadas incluía información sobre previsiones de incremento de los precios brutos que se refería, o bien a los modelos básicos de camión, o bien a los camiones y sus versiones disponibles [sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588, EU:C:2022:607, apartado 50].
- 33 En estas circunstancias, procede considerar que los camiones especiales forman parte de los productos afectados por la infracción constatada en la Decisión C(2016) 4673 [véase, en este sentido, la sentencia de 1 de agosto de 2022, Daimler (Prácticas colusorias — Camiones de recogida de residuos), C-588/20, EU:C:2022:607, apartado 51].
- 34 En el presente asunto, aun cuando, como se desprende de la resolución de remisión, el «dumper» articulado presenta ciertas características particulares como, por ejemplo, el hecho de que esté destinado a un uso industrial en terrenos irregulares, que no esté sujeto a matriculación y que su velocidad máxima esté limitada a 50 km/h, se trata de un camión con una masa máxima autorizada de 60 toneladas, que no puede quedar excluido del concepto de «camiones» utilizado en la Decisión C(2016) 4673.
- 35 A la vista de las precedentes consideraciones, procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas que la Decisión C(2016) 4673 debe interpretarse en el sentido de que los camiones especiales, incluidos los «dumper» articulados, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en dicha Decisión.

Costas

- 36 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) resuelve:

La Decisión C(2016) 4673 de la Comisión Europea, de 19 de julio de 2016, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 [TFUE] y del artículo 53 del Acuerdo EEE (Asunto AT.39824 — Camiones) debe interpretarse en el sentido de que los camiones especiales, incluidos los «dumper» articulados, forman parte de los productos afectados por la práctica colusoria constatada en dicha Decisión.

Dictado en Luxemburgo, a 28 de febrero de 2023.

El Secretario

El Presidente de Sala

A. Calot Escobar

P. G. Xuereb

