

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

1° agosto 2022

«Rinvio pregiudiziale – Concorrenza – Intese – Articolo 101 TFUE – Azioni di risarcimento danni per le infrazioni alle disposizioni del diritto della concorrenza dell’Unione – Decisione della Commissione europea che constata un’infrazione – Procedura di transazione – Prodotti interessati dall’infrazione – Autocarri speciali – Autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici»

Nella causa C-588/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landgericht Hannover (Tribunale del Land, Hannover, Germania), con decisione del 19 ottobre 2020, pervenuta in cancelleria il 10 novembre 2020, nel procedimento

Landkreis Northeim

contro

Daimler AG,

con l’intervento di:

Iveco Magirus AG,

Traton SE, succeduta alla MAN SE, alla MAN Truck & Bus e alla MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da A. Arabadjiev (relatore), presidente di sezione, P.G. Xuereb e A. Kumin, giudici,

avvocato generale: L. Medina

cancelliere: D. Dittert, capo unità

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 17 novembre 2021,

considerate le osservazioni presentate:

- per il Landkreis Northeim, da L. Maritzen e B. Rohlfing, Rechtsanwälte;
- per la Daimler AG, da U. Denzel, L. Schultze-Moderow e C. von Köckritz, Rechtsanwälte;
- per la Iveco Magirus AG, da A. Boos, M. Buntscheck, T. Mühlbach e H. Stichweh, Rechtsanwälte;
- per la Traton SE, succeduta alla MAN SE, alla MAN Truck & Bus e alla MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, da C. Jopen, S. Milde e D.J. Zimmer, Rechtsanwälte;
- per la Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG, da A. Glöckner, Rechtsanwalt;
- per il governo austriaco, da A. Posch, E. Samoilova e J. Schmoll, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da S. Baches Opi, M. Farley e L. Wildpanner, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 24 febbraio 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della decisione della Commissione europea del 19 luglio 2016, notificata con il riferimento C(2016) 4673 final, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 [TFUE] e dell'articolo 53 dell'accordo SEE (Caso AT.39824 – Autocarri) (GU 2017, C 108, pag. 6; in prosieguo: la «decisione di cui trattasi»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il Landkreis Northeim (distretto di Northeim, Germania) e la Daimler AG in merito al danno asseritamente cagionato al distretto di Northeim dall'infrazione all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3; in prosieguo: l'«accordo SEE») constatata nella decisione di cui trattasi.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento (CE) n. 1/2003

3 L'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli [101] e [102 TFUE] (GU 2003, L 1, pag. 1), rubricato «Onere della prova», così prevede:

«In tutti i procedimenti nazionali o [dell'Unione europea] relativi all'applicazione degli articoli [101] e [102 TFUE], l'onere della prova di un'infrazione dell'articolo [101], paragrafo 1, o dell'articolo [102 TFUE] incombe alla parte o all'autorità che asserisce tale infrazione. Incombe invece all'impresa o associazione di imprese che invoca l'applicazione dell'articolo [101], paragrafo 3, [TFUE] l'onere di provare che le condizioni in esso enunciate sono soddisfatte».

4 Ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento, intitolato «Constatazione ed eliminazione delle infrazioni»:

«1. Se la Commissione constata, in seguito a denuncia o d'ufficio, un'infrazione all'articolo [101] o all'articolo [102 TFUE], può obbligare, mediante decisione, le imprese e associazioni di imprese interessate a porre fine all'infrazione constatata. A tal fine può imporre loro l'adozione di tutti i rimedi comportamentali o strutturali, proporzionati all'infrazione commessa e necessari a far cessare effettivamente l'infrazione stessa. I rimedi strutturali possono essere imposti solo quando non esiste un rimedio comportamentale parimenti efficace o quando un rimedio comportamentale parimenti efficace risulterebbe più oneroso, per l'impresa interessata, del rimedio strutturale. Qualora la Commissione abbia un legittimo interesse in tal senso, essa può inoltre procedere alla constatazione di un'infrazione già cessata.

2. Possono presentare una denuncia ai sensi del paragrafo 1 le persone fisiche o giuridiche che abbiano legittimo interesse e gli Stati membri».

5 L'articolo 11 di detto regolamento, rubricato «Cooperazione fra la Commissione e le autorità garanti della concorrenza degli Stati membri», al paragrafo 6 prevede quanto segue:

«L'avvio di un procedimento da parte della Commissione per l'adozione di una decisione ai sensi del capitolo III priva le autorità garanti della concorrenza degli Stati membri della competenza ad applicare gli articoli [101] e [102 TFUE]. Qualora un'autorità garante della concorrenza di uno Stato membro stia già svolgendo un procedimento, la Commissione avvia il procedimento unicamente previa consultazione di quest'ultima».

6 L'articolo 16 del medesimo regolamento, rubricato «Applicazione uniforme del diritto [dell'Unione] in materia di concorrenza», al paragrafo 1 dispone:

«Quando le giurisdizioni nazionali si pronunciano su accordi, decisioni e pratiche ai sensi dell'articolo [101] o [102 TFUE] che sono già oggetto di una decisione della Commissione, non possono prendere decisioni che siano in contrasto con la decisione adottata dalla Commissione. Esse devono inoltre evitare decisioni in contrasto con una decisione contemplata dalla Commissione in procedimenti da essa avviati. A tal fine le giurisdizioni nazionali possono valutare se sia necessario o meno sospendere i procedimenti da esse avviati. Tale obbligo lascia impregiudicati i diritti e gli obblighi di cui all'articolo [267 TFUE]».

7 L'articolo 18, del regolamento n. 1/2003, rubricato «Richiesta di informazioni», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Per l'assolvimento dei compiti affidatili dal presente regolamento, la Commissione può, mediante semplice domanda o con decisione, richiedere alle imprese e associazioni di imprese di fornire tutte le informazioni necessarie».

8 L'articolo 23 di tale regolamento, rubricato «Ammende», ai suoi paragrafi 2 e 3 così recita:

«2. La Commissione può, mediante decisione, infliggere ammende alle imprese ed alle associazioni di imprese quando, intenzionalmente o per negligenza:

- a) commettono un'infrazione alle disposizioni dell'articolo [101] o [102 TFUE]; oppure
- b) contravvengono a una decisione che disponga misure cautelari ai sensi dell'articolo 8; oppure
- c) non rispettano un impegno reso obbligatorio mediante decisione ai sensi dell'articolo 9.

Per ciascuna impresa o associazione di imprese partecipanti all'infrazione, l'ammenda non deve superare il 10% del fatturato totale realizzato durante l'esercizio sociale precedente.

Qualora l'infrazione di un'associazione sia relativa alle attività dei membri della stessa, l'ammenda non deve superare il 10% dell'importo del fatturato totale di ciascun membro attivo sul mercato coinvolto dall'infrazione dell'associazione.

3. Per determinare l'ammontare dell'ammenda occorre tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata».

Orientamenti del 2006

9 Il punto 6 degli orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte in applicazione dell'articolo 23, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 1/2003 (GU 2006, C 210, pag. 2; in prosieguo: gli «orientamenti del 2006») così recita:

«La combinazione della durata e del valore delle vendite a cui l'infrazione si riferisce è considerata un parametro adeguato per esprimere l'importanza economica dell'infrazione nonché il peso relativo di ciascuna impresa che vi ha partecipato. Il riferimento a tali fattori fornisce una buona indicazione dell'ordine di grandezza dell'ammenda, ma non va inteso come la base di un metodo di calcolo automatico e aritmetico».

10 Ai sensi del punto 13 di tali orientamenti:

«Al fine di determinare l'importo di base dell'ammenda da infliggere, la Commissione utilizzerà il valore delle vendite dei beni o servizi, ai quali l'infrazione direttamente o indirettamente si riferisce (...), realizzate dall'impresa nell'area geografica interessata all'interno dello Spazio economico

europeo (SEE). In linea di massima la Commissione prenderà come riferimento le vendite realizzate dall'impresa nell'ultimo anno intero in cui questa ha partecipato all'infrazione (di seguito "il valore delle vendite")».

11 Il punto 37 dei citati orientamenti così prevede:

«Nonostante i presenti orientamenti espongano la metodologia generale per la fissazione delle ammende, le specificità di un determinato caso o la necessità di raggiungere un livello dissuasivo possono giustificare l'allontanamento da tale metodologia o dai limiti fissati al punto 21».

Comunicazione concernente la transazione

12 Il punto 2 della comunicazione della Commissione concernente la transazione nei procedimenti per l'adozione di decisioni a norma dell'articolo 7 e dell'articolo 23 del regolamento n. 1/2003 nei casi di cartelli (GU 2008, C 167, pag. 1) così dispone:

«Se le parti del procedimento sono disposte a riconoscere la propria partecipazione a un cartello in violazione dell'articolo [101 TFUE] e la loro responsabilità al riguardo, possono anche contribuire ad accelerare il procedimento che conduce all'adozione della corrispondente decisione ai sensi dell'articolo 7 e dell'articolo 23 del [regolamento n. 1/2003] nei modi e con le garanzie precisate nella presente comunicazione. Se la Commissione, in quanto autorità investigativa e custode del trattato autorizzata ad adottare decisioni di esecuzione fatto salvo il controllo degli organi giurisdizionali [dell'Unione], non negozia la questione dell'esistenza di un'infrazione al diritto [dell'Unione] né la sanzione applicabile, ciò nondimeno può ricompensare la cooperazione descritta nella presente comunicazione».

Diritto tedesco

13 L'articolo 33, paragrafo 4, del Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (legge contro le restrizioni della concorrenza), del 26 giugno 2013 (BGBl. 2013 I, pag. 1750), nella versione applicabile alla controversia principale, così dispone:

«Ove venga chiesto il risarcimento dei danni per violazione di una disposizione della presente legge o degli articoli [101] o [102 TFUE], il giudice è vincolato all'accertamento della violazione risultante da una decisione definitiva dell'autorità antitrust [(Kartellbehörde)], della [Commissione europea] o dell'autorità garante della concorrenza [(Wettbewerbsbehörde)] ovvero del giudice che agisce in tale qualità in un altro Stato membro [dell'Unione]. Ciò vale anche con riguardo agli analoghi accertamenti contenuti nelle sentenze definitive emanate a seguito dell'impugnazione delle decisioni di cui alla prima frase. (...)».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

14 Nel corso degli anni 2006 e 2007, il distretto di Northeim ha acquistato dalla Daimler, tramite gara d'appalto, due autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici.

15 Il 19 luglio 2016, nell'ambito di un procedimento di transazione, la Commissione ha adottato la decisione di cui trattasi.

16 Con tale decisione, la Commissione ha constatato l'esistenza di un'intesa alla quale hanno partecipato vari produttori internazionali di autocarri, tra i quali la Daimler, la MAN SE e la Iveco Magirus AG, per quanto riguarda, da un lato, la fissazione dei prezzi e l'aumento dei prezzi lordi degli autocarri di peso compreso tra le sei e le sedici tonnellate («autocarri medi») o di peso superiore alle sedici tonnellate («autocarri pesanti») nel SEE e, dall'altro, le tempistiche e il trasferimento dei costi relativi all'introduzione di tecnologie in materia di emissioni imposte dalle norme da Euro 3 a

Euro 6, e, di conseguenza, l'esistenza di un'infrazione all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE. La Commissione ha ritenuto che tale infrazione fosse perdurata dal 17 gennaio 1997 al 18 gennaio 2011.

17 A seguito dell'adozione di detta decisione, il distretto di Northeim ha proposto, dinanzi al giudice del rinvio, il Landgericht Hannover (Tribunale del Land, Hannover, Germania), un ricorso per risarcimento danni contro la Daimler, volto al risarcimento del danno che tale distretto avrebbe subito a causa delle pratiche anticoncorrenziali che sarebbero state poste in essere dalla Daimler.

18 Il distretto di Northeim ritiene che gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici da esso acquistati presso la Daimler facciano parte dei prodotti interessati dall'infrazione constatata nella decisione di cui trattasi. Esso si riferisce in proposito alla formulazione di tale decisione, che non esclude espressamente gli autocarri speciali da detti prodotti.

19 La Daimler sostiene invece dinanzi al giudice del rinvio che gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, che sarebbero autocarri speciali, non sono contemplati dalla decisione di cui trattasi. A tale riguardo, la Daimler ha precisato che, il 30 giugno 2015, nell'ambito del procedimento conclusosi con l'adozione di tale decisione, la Commissione le aveva inviato una richiesta di informazioni nella quale era indicato che, ai fini delle questioni poste, il termine «autocarri» non ricomprendeva gli autocarri usati, gli autocarri speciali (ad esempio gli autocarri per uso militare o gli autocarri antincendio), le componenti aggiuntive rivendute (gli add-ons), i servizi post-vendita o altri servizi e garanzie.

20 In tale contesto, e tenuto conto del disposto dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1/2003, secondo il quale, quando le giurisdizioni nazionali si pronunciano su accordi, decisioni e pratiche ai sensi dell'articolo 101 o dell'articolo 102 TFUE che sono già oggetto di una decisione della Commissione, non possono prendere decisioni che siano in contrasto con tale decisione, il giudice del rinvio nutre dubbi relativamente ai prodotti interessati dall'intesa in questione contemplati dalla decisione di cui trattasi. In particolare, tale giudice si chiede se, alla luce della giurisprudenza nazionale relativa alla portata della nozione di «autocarri» come utilizzata in tale decisione, la quale non è uniforme, gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici siano o meno esclusi dai prodotti interessati da tale intesa.

21 In proposito, il giudice del rinvio ricorda, anzitutto, che, al punto 5 della decisione di cui trattasi, la Commissione ha constatato, in primo luogo, che «[i] prodotti interessati dall'infrazione sono gli autocarri di peso compreso tra le [sei] e le [sedici] tonnellate («autocarri medi») e gli autocarri di peso superiore alle [sedici] tonnellate («autocarri pesanti»), sia rigidi che articolati», in secondo luogo, che gli autocarri per uso militare sono esclusi dai prodotti interessati dall'intesa oggetto del procedimento principale, e, in terzo luogo, che il caso che ha dato origine alla decisione di cui trattasi «non riguarda[va] i servizi post-vendita, altri servizi e garanzie per gli autocarri, la vendita di autocarri usati o altri beni o servizi».

22 In tali circostanze, il giudice del rinvio ritiene che la formulazione utilizzata dalla Commissione al fine di descrivere i prodotti interessati dall'intesa di cui trattasi nel procedimento principale potrebbe essere compresa nel senso che essa include, in linea di principio, soltanto gli autocarri «normali», ad eccezione di quelli destinati a scopi militari, e che, in mancanza di espressa menzione, gli autocarri speciali, ivi compresi gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, sono esclusi dalla nozione di «autocarri» utilizzata dalla Commissione nella decisione di cui trattasi e rientrano nella nozione di «altri beni».

23 Tuttavia, secondo detto giudice, tale medesima formulazione potrebbe essere intesa anche nel senso che la nozione di «autocarri» si riferisce a qualsiasi tipo di autocarri, compresi tutti i tipi di autocarri speciali, ad eccezione degli autocarri per uso militare.

24 Inoltre, il medesimo giudice si chiede quale sia l'incidenza della richiesta di informazioni della Commissione del 30 giugno 2015, menzionata al punto 19 della presente sentenza, sulla determinazione dei prodotti interessati dall'intesa di cui al procedimento principale. In particolare, detto giudice si chiede se il fatto che la Commissione abbia indicato in tale richiesta che, ai fini delle questioni poste, la nozione di «autocarri» non comprendeva né gli autocarri usati, né gli autocarri speciali, «in particolare gli autocarri per uso militari e gli autocarri antincendio», obblighi a considerare che questi ultimi autocarri siano menzionati solamente a titolo illustrativo senza costituire un elenco esaustivo.

25 Infine, il giudice del rinvio ricorda che la decisione di cui trattasi è stata adottata nell'ambito di un procedimento di transazione avviato dalla Commissione, a seguito delle domande presentate a tale istituzione dalle parti coinvolte nel procedimento avviato in forza dell'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento n. 1/2003. In tale contesto, tale giudice si chiede quale sia l'incidenza del fatto che la portata del comportamento anticoncorrenziale sia determinata nell'ambito di un procedimento di transazione.

26 In tale contesto, il Landgericht Hannover (Tribunale del Land, Hannover) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se la decisione [di cui trattasi] debba essere interpretata nel senso che anche i veicoli speciali, in particolare i veicoli destinati alla raccolta dei rifiuti [domestici], sono ricompresi nelle constatazioni di detta decisione».

Sulla questione pregiudiziale

Sulla ricevibilità

27 In primo luogo, partendo dal presupposto che la sentenza del 9 marzo 1994, TWD Textilwerke Deggendorf (C-188/92, EU:C:1994:90), si applichi per analogia al procedimento principale, il distretto di Northeim sostiene che la domanda di pronuncia pregiudiziale è irricevibile in quanto la Daimler non ha proposto un ricorso di annullamento avverso la decisione di cui trattasi dinanzi al Tribunale e che, pertanto, tale società non può più contestare la legittimità di detta decisione.

28 A tale proposito è sufficiente rilevare che dalla decisione di rinvio non risulta affatto che la Daimler, in qualità di convenuta nel ricorso principale per risarcimento danni proposto dal distretto di Northeim in seguito all'adozione della decisione di cui trattasi, contesti la validità di tale decisione dinanzi al giudice del rinvio. Per contro, dal fascicolo di cui dispone la Corte risulta chiaramente che il giudice del rinvio è chiamato a interpretare detta decisione, e non a pronunciarsi sulla sua validità.

29 In secondo luogo, la Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG, interveniente nel procedimento principale a sostegno del distretto di Northeim, afferma che dalla decisione di rinvio non risulta esplicitamente sotto quale profilo la risposta alla questione posta sarebbe necessaria ai fini della soluzione della controversia principale.

30 A tale proposito, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, nell'ambito della cooperazione tra quest'ultima e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere

in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, allorché le questioni sollevate riguardano l'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire [sentenza del 24 novembre 2020, Openbaar Ministerie (Falso in atti), C-510/19, EU:C:2020:953, punto 25].

31 Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione sono assistite da una presunzione di rilevanza. Il diniego della Corte di statuire su una questione pregiudiziale proposta da un giudice nazionale è possibile solo quando appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una risposta utile alle questioni che le vengono sottoposte [sentenza del 24 novembre 2020, Openbaar Ministerie (Falso in atti), C-510/19, EU:C:2020:953, punto 26].

32 In particolare, come risulta dalla formulazione stessa dell'articolo 267 TFUE, la decisione pregiudiziale richiesta dev'essere «necessaria» per consentire al giudice del rinvio di «emanare la sua sentenza» nella causa di cui è investito. Pertanto, il procedimento pregiudiziale presuppone, in particolare, che dinanzi ai giudici nazionali sia effettivamente pendente una controversia nell'ambito della quale ad essi è richiesta una pronuncia che possa tener conto della sentenza pregiudiziale [sentenza del 24 novembre 2020, Openbaar Ministerie (Falso in atti), C-510/19, EU:C:2020:953, punto 27].

33 Nel caso di specie, il giudice del rinvio è chiamato a pronunciarsi su un ricorso per risarcimento danni proposto in seguito all'adozione della decisione di cui trattasi, con la quale la Commissione ha constatato l'esistenza di un'intesa tra vari produttori internazionali di autocarri, tra cui la Daimler, intesa riguardante, da un lato, gli autocarri medi e gli autocarri pesanti, sia rigidi che articolati, e, dall'altro, le tempistiche e il trasferimento dei costi relativi all'introduzione di tecnologie in materia di emissioni imposte dalle norme da Euro 3 a Euro 6. Orbene, nella domanda di pronuncia pregiudiziale il giudice del rinvio rileva che la ricorrente nel procedimento principale, che ha acquistato dalla Daimler due autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, ritiene che tali autocarri facciano parte dei prodotti interessati da tale intesa. Per contro, la Daimler sostiene dinanzi a tale giudice che detti autocarri, essendo autocarri speciali, non rientrano nell'ambito di applicazione materiale della decisione di cui trattasi.

34 Risulta quindi chiaramente dalla decisione di rinvio che il giudice del rinvio si interroga sulla portata della decisione di cui trattasi e si pone, in particolare, la questione se, nel caso di specie, detti autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici facciano parte dei prodotti interessati dall'intesa constatata dalla Commissione in tale decisione.

35 In tali circostanze, l'interpretazione richiesta della portata di detta decisione appare necessaria per consentire al giudice del rinvio di stabilire se, nel caso di specie, il ricorso per risarcimento danni sia o meno fondato.

36 Alla luce di tutti questi elementi, si deve constatare che la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

Nel merito

37 Con la sua questione pregiudiziale il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la decisione di cui trattasi debba essere interpretata nel senso che gli autocarri speciali, in particolare gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, rientrano tra i prodotti interessati dall'intesa constatata in tale decisione.

38 A tale riguardo occorre anzitutto rilevare che i prodotti interessati da un'infrazione all'articolo 101 TFUE constatata in una decisione della Commissione sono determinati sulla base degli accordi e delle attività oggetto dell'intesa. Infatti, sono i membri dell'intesa a concentrare volontariamente le loro condotte anticoncorrenziali sui prodotti interessati da tale intesa.

39 Ne consegue che, al fine di determinare se gli autocarri speciali, in particolare gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, rientrano tra i prodotti interessati dall'intesa constatata nella decisione di cui trattasi, occorre fare riferimento, in via prioritaria, al dispositivo e alla motivazione di tale decisione, sicché le definizioni delle nozioni di «autocarro» e di «veicolo ad uso speciale» contenute nei diversi atti di diritto derivato dell'Unione, alle quali fanno riferimento i partecipanti al presente procedimento, non sono pertinenti.

40 A tale riguardo occorre rilevare che, secondo l'articolo 1 della decisione di cui trattasi, l'intesa di cui al procedimento principale riguardava, da un lato, la fissazione dei prezzi e degli aumenti del prezzo lordo all'interno del SEE per gli autocarri medi e gli autocarri pesanti e, dall'altro, le tempistiche e il trasferimento dei costi relativi all'introduzione delle tecnologie in materia di emissioni imposte dalle norme da Euro 3 a Euro 6.

41 Per quanto riguarda i prodotti interessati dall'intesa di cui al procedimento principale, la Commissione, al punto 5 della decisione di cui trattasi, nella sottosezione intitolata «Prodotto», ha esplicitamente precisato i prodotti sui quali i membri dell'intesa oggetto del procedimento principale hanno concluso accordi collusivi.

42 Come risulta dalla prima frase di tale punto, i prodotti interessati dall'infrazione di cui al procedimento principale sono gli autocarri di peso compreso tra le sei e le sedici tonnellate («autocarri medi») e di peso superiore alle sedici tonnellate («autocarri pesanti»), sia rigidi che articolati. Nella nota a piè di pagina 5 relativa al suddetto punto, la Commissione ha espressamente escluso dai prodotti interessati soltanto gli autocarri ad uso militare.

43 La seconda frase del medesimo punto precisa che il caso che ha dato luogo alla decisione di cui trattasi non riguarda i servizi post-vendita, altri servizi e garanzie per gli autocarri, la vendita di autocarri usati o altri beni o servizi.

44 In tale contesto, dal momento che la distinzione per categoria di autocarri operata al punto 5 della decisione di cui trattasi è effettuata esclusivamente sulla base del peso degli autocarri, si deve ritenere, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 74 delle sue conclusioni, che il criterio fissato in tale decisione per stabilire se un autocarro rientri nell'ambito di applicazione di quest'ultima sia il suo peso.

45 Ne consegue che la decisione di cui trattasi riguarda la vendita di tutti gli autocarri medi e pesanti, sia rigidi che articolati.

46 Inoltre, tale decisione non contiene alcun elemento che consenta di concludere che gli autocarri speciali non facciano parte dei prodotti interessati dall'infrazione di cui al procedimento principale.

47 Per contro, come risulta in particolare dai punti 46, 48 e 56 della decisione di cui trattasi rientranti nella sottosezione intitolata «Natura e portata dell'infrazione», l'infrazione di cui al procedimento principale riguardava tutti gli equipaggiamenti e i modelli speciali e di base, così come tutte le opzioni montate in fabbrica proposte dai diversi costruttori che avevano partecipato all'intesa di cui al procedimento principale.

48 In particolare, dal punto 46 di tale decisione risulta anzitutto che la Commissione ha stabilito che le imprese interessate scambiavano listini di prezzi lordi e configuratori elettronici per autocarri contenenti tutti i modelli e tutte le opzioni possibili, il che ha facilitato i calcoli dei prezzi lordi per qualsiasi configurazione di autocarro. Secondo il punto 28 di detta decisione, tali listini prezzi comprendevano i prezzi di tutti i modelli di autocarri medi e pesanti e di tutte le opzioni montate in fabbrica (per gli equipaggiamenti speciali) proposti dai diversi costruttori.

49 Inoltre, dal punto 48 della decisione di cui trattasi risulta che i configuratori elettronici scambiati tra le imprese interessate consentivano di stabilire quali opzioni fossero compatibili con quali autocarri e quali opzioni potessero far parte degli equipaggiamenti standard o aggiuntivi.

50 Infine, dal punto 56 di tale decisione risulta che le informazioni scambiate tra le imprese interessate comprendevano informazioni sugli aumenti futuri previsti dei prezzi lordi dei modelli di autocarri di base o degli autocarri e delle opzioni di configurazione disponibili.

51 In tale contesto, si deve ritenere che gli autocarri speciali, compresi gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, facciano parte dei prodotti interessati dall'infrazione constatata nella decisione di cui trattasi.

52 Tale considerazione non è inficiata dagli argomenti dedotti, in particolare, dalla Daimler, dalla Traton SE e dalla Iveco Magirus, secondo i quali, nell'ambito della procedura di transazione, le richieste di informazioni loro rivolte sono necessariamente pertinenti al fine di determinare se gli autocarri speciali facciano parte dei prodotti interessati dall'intesa di cui al procedimento principale. Orbene, nella sua richiesta di informazioni del 30 giugno 2015, menzionata al punto 19 della presente sentenza, che ha lo scopo di ottenere informazioni sui fatturati che le imprese interessate avevano realizzato con i prodotti direttamente o indirettamente collegati all'infrazione constatata ai fini della determinazione dell'importo dell'ammenda, la Commissione avrebbe chiaramente indicato che gli autocarri speciali quali gli autocarri ad uso militare e gli autocarri antincendio non rientravano nella nozione di «autocarri» per la quale dovevano essere comunicati i fatturati realizzati. In tale contesto, sarebbe contraddittorio non prendere in considerazione i fatturati relativi alle vendite di autocarri speciali nel calcolo dell'ammenda, ma includere tali autocarri nella nozione di «autocarri», ai sensi del punto 5 della decisione di cui trattasi.

53 A tale riguardo, occorre rilevare, in primo luogo, che, come risulta dal punto 2 della comunicazione della Commissione menzionata al punto 12 della presente sentenza, se è vero che, nell'ambito di un procedimento di transazione, la Commissione può ricompensare la cooperazione delle imprese interessate, essa non negozia né la questione dell'esistenza di un'infrazione alle regole dell'Unione in materia di concorrenza, né la sanzione da applicare. Pertanto, il fatto che la decisione di cui trattasi sia stata adottata nell'ambito di tale procedimento non incide sulla determinazione della portata del comportamento anticoncorrenziale.

54 In secondo luogo, dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1/2003 risulta che, per l'assolvimento dei compiti affidatili da tale regolamento, la Commissione può, mediante semplice domanda o con decisione, richiedere alle imprese e alle associazioni di imprese di fornire tutte le informazioni necessarie.

55 Dalla giurisprudenza della Corte risulta che una richiesta di informazioni costituisce una misura istruttoria che ha soltanto lo scopo di consentire alla Commissione di raccogliere le informazioni e i documenti necessari per accertare la verità e la portata di una determinata situazione di fatto e di diritto (v., in tal senso, sentenza del 10 marzo 2016, HeidelbergCement/Commissione, C-247/14 P, EU:C:2016:149, punto 37).

56 Come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 83 delle sue conclusioni, una siffatta richiesta di informazioni non ha lo scopo di definire o specificare i prodotti oggetto delle condotte anticoncorrenziali.

57 Nel caso di specie, dal fascicolo di cui dispone la Corte risulta che la richiesta di informazioni del 30 giugno 2015, menzionata al punto 19 della presente sentenza, mirava unicamente ad ottenere informazioni sui fatturati delle imprese interessate, realizzati con i prodotti direttamente o indirettamente collegati all'infrazione constatata ai fini della determinazione dell'importo dell'ammenda.

58 In terzo luogo, occorre ricordare che la Commissione gode di un ampio potere discrezionale per quanto riguarda il metodo di calcolo delle ammende in caso di violazione delle regole dell'Unione in materia di concorrenza. Tale metodo prevede vari elementi di flessibilità che consentono alla Commissione di esercitare il proprio potere discrezionale in conformità al disposto dell'articolo 23, paragrafi 2 e 3, del regolamento n. 1/2003 (sentenza del 3 settembre 2009, *Papierfabrik August Koehler e a./Commissione*, C-322/07 P, C-327/07 P e C-338/07 P, EU:C:2009:500, punto 112).

59 Se è vero che l'articolo 23, paragrafo 2, del regolamento n. 1/2003 lascia alla Commissione un potere discrezionale, esso ne limita nondimeno l'esercizio stabilendo criteri oggettivi ai quali detta istituzione deve attenersi. Così, da un lato, l'importo dell'ammenda applicabile ad un'impresa è soggetto ad un limite massimo calcolabile e assoluto, sicché l'importo massimo dell'ammenda che può essere inflitta a una data impresa è determinabile anticipatamente. Dall'altro, l'esercizio di tale potere discrezionale è altresì limitato dalle regole di condotta che la Commissione si è essa stessa imposta (v., in tal senso, sentenze del 18 luglio 2013, *Schindler Holding e a./Commissione*, C-501/11 P, EU:C:2013:522, punto 58, e del 19 marzo 2015, *Dole Food e Dole Fresh Fruit Europe/Commissione*, C-286/13 P, EU:C:2015:184, punto 146).

60 In tale contesto occorre rilevare che, ai sensi del punto 13 degli orientamenti del 2006, «[a] fine di determinare l'importo di base dell'ammenda da infliggere, la Commissione utilizzerà il valore delle vendite dei beni o servizi, ai quali l'infrazione direttamente o indirettamente si riferisce (...), realizzate dall'impresa nell'area geografica interessata all'interno del SEE». Tali orientamenti precisano, al loro punto 6, che «[l]a combinazione della durata e del valore delle vendite a cui l'infrazione si riferisce è considerata un parametro adeguato per esprimere l'importanza economica dell'infrazione nonché il peso relativo di ciascuna impresa che vi ha partecipato».

61 Ciò premesso, conformemente al punto 37 degli orientamenti del 2006, la Commissione può discostarsi dalla metodologia generale prevista da tali orientamenti per la fissazione delle ammende, al fine di tener conto delle specificità di un determinato caso o di raggiungere un livello dissuasivo sufficiente.

62 Come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 94 e 95 delle sue conclusioni, la Commissione non è tenuta, se del caso, a prendere in considerazione il valore massimo di tutte le vendite interessate dall'intesa per garantire il carattere effettivo e dissuasivo di un'ammenda.

63 Ciò premesso, occorre rilevare che, quando la Commissione decide di basarsi sul punto 37 di tali orientamenti del 2006 e di discostarsi dalla metodologia generale ivi esposta, essa deve rispettare l'obbligo di motivazione ad essa incombente in forza dell'articolo 296 TFUE. Infatti, la Commissione non può discostarsi da detti orientamenti, in un caso specifico, senza fornire ragioni che siano compatibili con il diritto dell'Unione.

64 Nel caso di specie, dal punto 106 della decisione di cui trattasi risulta che le ammende inflitte erano state calcolate con riferimento ai principi enunciati negli orientamenti del 2006. La Commissione ha altresì ricordato, ai punti 108 e 110 di tale decisione, la regola di calcolo delle vendite pertinenti enunciata al punto 13 di tali orientamenti. Al punto 109 di detta decisione, la Commissione ha rilevato che il valore delle vendite pertinente comprendeva le vendite degli autocarri medi e degli autocarri pesanti, sia rigidi che articolati.

65 Tuttavia, dal punto 112 della decisione di cui trattasi risulta che la Commissione ha applicato il punto 37 degli orientamenti del 2006 per adeguare uniformemente la quota del valore delle vendite di ciascuna impresa ai fini del calcolo degli importi variabili e supplementari delle ammende. La Commissione ha spiegato di avere agito in tal modo nell'ambito del suo potere discrezionale, tra l'altro per «ragioni di proporzionalità». In particolare, la Commissione ha ritenuto che, tenuto conto dell'ampiezza del valore delle vendite delle imprese interessate, gli obiettivi di dissuasione e di proporzionalità alla base dell'articolo 23, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 1/2003 potessero essere raggiunti senza fare ricorso al valore totale delle vendite di autocarri delle imprese interessate. Di conseguenza, e in applicazione del richiamato punto 37, la Commissione ha deciso di prendere in considerazione soltanto una frazione del valore totale delle vendite ai fini del calcolo dell'ammenda.

66 In tali circostanze, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 90 e 91 delle sue conclusioni, il fatto che gli autocarri speciali siano stati esclusi dalla nozione di «autocarri» contenuta nella richiesta di informazioni del 30 giugno 2015, menzionata al punto 19 della presente sentenza, diretta ad ottenere informazioni sui fatturati delle imprese interessate realizzati con i prodotti direttamente o indirettamente collegati all'infrazione constatata e che, al punto 112 della decisione di cui trattasi, la Commissione abbia deciso di prendere in considerazione soltanto una frazione del valore totale delle vendite ai fini del calcolo dell'ammenda non consente di ritenere che gli autocarri speciali non facciano parte dei prodotti interessati dall'intesa di cui al procedimento principale.

67 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che la decisione di cui trattasi dev'essere interpretata nel senso che gli autocarri speciali, ivi compresi gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, rientrano tra i prodotti interessati dall'intesa constatata in tale decisione.

Sulle spese

68 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

La decisione della Commissione europea del 19 luglio 2016, notificata con il riferimento C(2016) 4673 final, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 [TFUE] e dell'articolo 53 dell'accordo SEE (Caso AT.39824 – Autocarri) dev'essere interpretata nel senso che gli autocarri speciali, ivi compresi gli autocarri per la raccolta dei rifiuti domestici, rientrano tra i prodotti interessati dall'intesa constatata in tale decisione.