

Asia C-588/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

10.11.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Hannover (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

19.10.2020

Kantaja:

Landkreis Northeim

Vastaaja:

Daimler AG

[– –]

Landgericht

Hannover

Välipäätös

[– –]

Asiassa

Landkreis Northeim[– –]

- kantajana -

[– –]

vastaan

Daimler AG, [– –] Stuttgart

- vastaajana -

[– –] [alkup. s. 2]

Landgericht Hannover – 13. siviilijaosto – [– –] on päättänyt 19.10.2020 seuraavaa:

1. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan ja toisen kohdan nojalla seuraava ennakkoratkaisukysymys [– –]:

Onko Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä 19.7.2016 annettua komission päätöstä (Asia AT.39824 – Kuorma-autot) – C(2016) 4673 final – tulkittava siten, että komission päätöksessä esitetyt toteamukset koskevat myös erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, etenkin jäteautoja?

2. Menettelyä lykätään, kunnes Euroopan unionin tuomioistuin on antanut ratkaisun edellä 1 kohdassa esitetystä ennakkoratkaisukysymyksestä.

[– –]

Perustelut

[1] 1. [– –]

[2] a. Nyt käsiteltävän asian perustana ovat seuraavat tosiseikat [– –]:

[3] Kantaja on julkisoikeudellinen yhteisö, joka hankintaa edeltäneiden julkisten tarjouskilpailujen jälkeen hankki vastaajalta, joka on maailmanlaajuisesti toimiva autokonserni ja kehittää, valmistaa ja myy muun muassa kuorma-autoja, 19.6.2006 tehdyllä tilauksella täysin varustellun jäteauton 146 740,00 euron hintaan ja 10.12.2007 tehdyllä tilauksella täysin varustellun jäteauton 146 586,58 euron hintaan. [alkup. s. 3]

[4] Komissio totesi 19.7.2016 antamassaan päätöksessä, joka on osoitettu muun muassa vastaajalle [– –], eri yritysten, myös vastaajan, syyllistyneen kartellilainsäädännön vastaiseen toimintaan [– –]. Päätöksessä todetaan seuraavaa:

[5] ”2.3. Yhteenveto rikkomisesta

Rikkomisen kohteena ovat 6–16 tonnia painavat kuorma-autot (keskiraskaat) ja yli 16 tonnia painavat (raskaat) perävaunuttomat kuorma-autot ja vetoautot, joista jäljempänä käytetään yhdessä nimitystä ’kuorma-auto’ (⁵ Sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta). Asia ei koske myynninjälkeistä tai muuta palvelua

eikä käytettyjen kuorma-autojen tai muiden tavaroiden tai palvelujen myyntiä.”

[6] Päätöksen englanninkielisessä versiossa
[https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [– –] todetaan tältä osin seuraavaa:

[7] ”1. THE INDUSTRY SUBJECT TO THE PROCEEDINGS

1.1. The product

The products concerned by the infringement are trucks weighing between 6 and 16 tonnes (‘medium trucks’) and trucks weighing more than 16 tonnes (‘heavy trucks’) both as rigid trucks as well [alkup. s. 4] as tractor trucks (hereinafter, medium and heavy trucks are referred to collectively as ‘Trucks’) (5 Excluding trucks for military use). The case does not concern aftersales, other services and warranties for trucks, the sale of used trucks or any other goods or services sold by the addressees of this Decision.”

[8] Kantaja väittää, että komission toteaman kuorma-autokartellin seurauksena sille on aiheutunut kummankin jäteauton – kartellista johtuvasta – ylihintaisesta hankinnasta taloudellisia vahinkoja, joita se vaatii vastaajaa korvaamaan tässä menettelyssä nostamallaan kanteella.

[9] Kantaja katsoo, että sen hankimat jäteautot kuuluvat komission päätöksessä tarkoitetun kuorma-auton käsitteen piiriin, ja vetoaa tältä osin päätöksen sanamuotoon, jonka mukaan erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ei ole nimenomaisesti jätetty päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle.

[10] Vastaaja sitä vastoin katsoo, että riidanalaiset jäteautot eivät erikoiskäyttöön tarkoitettuina ajoneuvoina kuulu komission päätöksen soveltamisalaan. Tältä osin vastaaja vetoaa siihen, että ennen 19.7.2016 annettua päätöstä komissio on vastaajalle osoitetussa [– –] 30.6.2015 päivätyssä tietopyynnössä [– –] täsmentänyt tutkinnan laajuutta ja tässä yhteydessä ilmoittanut, että kuorma-auton käsite ei koske käytettyjä kuorma-autoja, erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja (esim. sotilaskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja paloautoja), jälleenmyytyjä ajoneuvojen koreja (”add-ons”), myynnin jälkipalveluja sekä muita palveluja ja takuupalveluja.

[11] **b.** [– –]

[12] **aa.** Riita-asian ratkaisemisen kannalta merkityksellisessä Saksan oikeuden säännöksessä, sellaisena kuin sitä sovelletaan nyt käsiteltävässä asiassa, säädetään seuraavaa: [alkup. s. 5]

[13] [kielleyistä kilpailunrajoituksista annetun lain (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, jäljempänä GWB)] ”33 § – Kieltovaatimus, vahingonkorvausvelvollisuus

--

(4) Jos tämän lain säännöksen tai Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 81 tai 82 artiklan rikkomisen perusteella vaaditaan vahingonkorvausta, tuomioistuinta sitoo tältä osin rikkomisen toteaminen, sellaisena kuin se tehtiin kartelliviranomaisen, Euroopan yhteisön komission tai kilpailuviranomaisen tai sellaisena toimivan tuomioistuimen lainvoimaisessa päätöksessä toisessa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa. Sama pätee oikeusvoimaisissa tuomioistuinratkaisuihin, jotka annetaan edellä ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettujen päätösten riitauttamisen seurauksena, esitettäviin vastaaviin toteamuksiin.--”

[14] (GWB:n 33 §:n 4 momentti, sellaisena kuin sitä sovellettiin 15.7.2005 ja sellaisena kuin se oli voimassa 13.7.2005–29.6.2013 [––])

[15] [– –] Kun otetaan huomioon kantajan väittämät, riidanalaisiin ajoneuvoihin liittyvät vastaajan kartellirikkomiset, joiden taustalla ovat kantajan 19.6.2006 ja 16.10.2007 tekemät tilaukset, on [– –] sovellettava kyseisinä ajankohtina voimassa ollutta GWB:n 33 §:n 4 momenttia. **[alkup. s. 6]**

[16] [– –] Tässä kansallisessa säännöksessä toistetaan toteavasti muutoinkin unionin oikeudessa sovellettava asetuksen N:o 1/2003 16 artiklan 1 kohdan ensimmäinen virke, ainakin sikäli kuin tätä unionin oikeuden sääntelyä voidaan soveltaa [– –].

[17] **bb.** [kansallinen oikeuskäytäntö] [– –].

[18] [– –].

[19] [– –].

[20] [– –] **[alkup. s. 7]** [– –].

[21] c. Jäljempänä esitettävistä syistä ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on epävarma ennakkoratkaisukysymyksessä tarkoitetun komission 19.7.2016 antaman päätöksen tulkinnasta (**aa.**), ja komission päätöksen ja pääasiassa sovellettavan kansallisen oikeuden välillä on tältä osin asian ratkaisemisen kannalta merkityksellinen yhteys (**bb.**) [– –]:

[22] **aa.** Epävarmuutta komission päätöksen tulkinnasta aiheuttaa ensinnäkin se, että komission 19.7.2016 antaman päätöksen sanamuodossa

[23] ”Rikkomisen kohteena ovat 6–16 tonnia painavat kuorma-autot (keskiraskaat) ja yli 16 tonnia painavat (raskaat) perävaunuttomat kuorma-autot ja vetoautot, joista jäljempänä käytetään yhdessä nimitystä ’kuorma-auto’ (1 Sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta). Asia

ei koske myynninjälkeistä tai muuta palvelua eikä käytettyjen kuorma-autojen tai muiden tavaroiden tai palvelujen myyntiä.”

[24] [––]

[25] mainitaan yleisesti ainoastaan kuorma-autot ja jätetään tässä yhteydessä päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle nimenomaisesti yksinomaan sotilaskäyttöön tarkoitetut kuorma-autot, joten **[alkup. s. 8]** muiden erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen osalta mahdollisia ovat erilaiset tulkinnat. Yhtäältä tämä sanamuoto voitaisiin ymmärtää siten, että päätöksen on tarkoitus koskea lähtökohtaisesti ainoastaan ”tavanomaisia” kuorma-autoja – muita kuin sotilaskäyttöön tarkoitettuja – ja että siten erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot kuuluisivat nimenomaisen maininnan puuttuessa muiden tavaroiden käsitteeseen ja jäisivät kuorma-autojen käsitteen ulkopuolelle. Toisaalta tämä sanamuoto voitaisiin myös ymmärtää siten, että kuorma-autojen käsitteellä tarkoitetaan kaikenlaisia kuorma-autoja, siis myös kaikenlaisia erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja – sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta.

[26] Epävarmuutta komission päätöksen tulkinnasta aiheuttaa lisäksi se vastaajan mainitsema seikka, että ennen 19.7.2016 annettua päätöstä komissio on vastaajalle osoitetussa 30.6.2015 päivätyssä tietopyynnössä täsmentänyt tutkinnan laajuutta ja tässä yhteydessä ilmoittanut, että kuorma-auton käsite ei koske ”erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja (esim. sotilaskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja paloautoja)”.

[27] Jos komission päätökseen voidaan soveltaa samoja tulkintamenetelmiä kuin lakiin, tulkinnassa voitaisiin käyttää apuna päätöksen syntyhistoriaa; tällöin päätöksen sanamuodon tulkinnassa sen vaikutuksen laajuuden määrittämiseksi olisi mahdollisesti otettava huomioon komission ennen päätöksen antamista esittämät lausumat.

[28] Tältä osin on epäselvää, onko komissio 30.6.2015 päivätyyn tietopyyntönsä yhteydessä mahdollisesti jo ennen myöhemmin annettua päätöstä selventänyt, että erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot eivät yleisesti kuulu kuorma-autojen käsitteeseen ja että tähän tietopyyntöön sisältyvä sulkeissa oleva lisäys ”esim. sotilaskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja paloautoja” sisältää ainoastaan esimerkinomaisen luettelon, joka ei kuitenkaan ole tyhjentävä. **[alkup. s. 9]**

[29] Koska komission 19.7.2016 antamaan päätökseen ei sisälly vastaavaa nimenomaista sanamuotoa, on edelleen epäselvää, onko 30.6.2015 päivätyyn tietopyynnön esittämisen jälkeen päätöksen antamista koskevan lopullisen tahdonmuodostuksen yhteydessä mahdollisesti luovuttu ennen päätöksen laatimista vielä harkitusta erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen huomiotta jättämisestä ja onko päätöksen lopullisen antamisen yhteydessä ollut tarkoitus sisällyttää siihen erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja (sotilaskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja lukuun ottamatta).

[30] Jos otetaan lisäksi huomioon, että komission päätös on syntynyt niin kutsutussa sovintomenettelyssä, on lisäksi selvittämättä, että komission lopulta valitsemat kielelliset muotoilut saattoivat olla ”maltillisempia”, jotta sovinto olisi ylipäättään mahdollinen. Tätä taustaa vasten on myös epäselvää, mitä seurauksia tällaisella mahdollisesti ”maltillisemmalla” muotoilulla on 19.7.2016 annetun päätöksen oikeudellisten vaikutusten ulottuvuudelle erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen osalta.

[31] **bb.** Komission päätöksen ja pääasiassa sovellettavan kansallisen oikeuden välinen, asian ratkaisemisen kannalta merkityksellinen yhteys seuraa siitä, että Saksan oikeuden mukaan edellä jo mainitun GWB:n 33 §:n 4 momentin vanhan version nojalla komission kartellirikkomuksesta esittämät toteamukset sitovat saksalaisia tuomioistuimia.

[32] Sillä, miten komission 19.7.2016 antaman päätöksen sanamuoto täsmällisesti ymmärretään – mitä täsmennetään tulkinnan avulla –, on siten merkitystä kansallisessa oikeudessa säädetyn sitovan vaikutuksen ulottuvuuden kannalta. Tältä osin ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on pystyttävä siinä vireillä olevassa kartelleista aiheutuvia vahinkoja koskevan lainsäädännön mukaisessa menettelyssä määrittämään selvästi, miten laaja sitova vaikutus komission 19.7.2016 antamalla päätöksellä on. Tämä ei ole tällä hetkellä mahdollista.

[33] Nyt käsiteltävässä asiassa kanteen hyväksyminen tai hylkääminen riippuu näin ollen siitä, miten komission 19.7.2016 antaman päätöksen [alkup. s. 10] tulkinnasta esitettyyn kysymykseen vastataan. Jos päätöstä tulkitaan siten, että erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, kuten nyt riidanalaiset jäteautot, eivät kuulu komission päätöksen vaikutuksen piiriin, kantaja ei voisi vedota vastaavaan komission päätöksen suoraan sitovaan vaikutukseen, ja siinä tapauksessa vielä ajateltavissa olevien, kartellin välillisten vaikutusten osalta asianosaisten väittämistäakalle asetettaisiin muita, laajempia menettelyllisiä vaatimuksia.

[34] Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää tässä yhteydessä prosessiekonomian mukaisena, että kysymys, josta nyt pyydetään ennakkoratkaisua, selvitetään jo tässä vaiheessa, koska etenkin kannamenettelyn myöhemmissä vaiheissa mahdollisesti tarpeellinen kartellista aiheutuneiden vahinkojen taloudellinen arvioiminen on mahdollista ainoastaan siten, että siitä aiheutuu huomattavia menettelyllisiä rasitteita ja huomattavia kuluja – arvioinnissa on tarvittaessa käytettävä taloudellisia asiantuntijoita.

[35] Kysymykseen annettavalla vastauksella on myös huomattava merkitys nyt käsiteltävää asiaa laajemminkin. Tältä osin ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin viittaa [– –] siihen, että siinä on vireillä muitakin asioita, joissa on kyse samankaltaisista tilanteista mutta osassa vielä huomattavasti suuremmista ostomääristä (jopa useista sadoista kuorma-autoista) ja jotka samoin koskevat – myös – sitä riidanalaisista kysymystä, kuuluvatko jäteautot tai muut erikoiskäyttöön

tarkoitettut ajoneuvot [– –] komission 19.7.2016 antaman päätöksen sitovan vaikutuksen piiriin. [– –]

[36] [– –][**alkup. s. 11**] [– –]

[37] **2.** [kansallinen prosessioikeus] [– –]

[38] **3.** [– –]

TYÖASIAKIRJA