

**Sag C-588/20**

**Anmodning om præjudiciel afgørelse**

**Dato for indlevering:**

10. november 2020

**Forelæggende ret:**

Landgericht Hannover (Tyskland)

**Afgørelse af:**

19. oktober 2020

**Sagsøger:**

Landkreis Northeim

**Sagsøgt:**

Daimler AG

---

[Udelades]

**Landgericht**

**Hannover**

**Kendelse**

[Udelades]

I sagen

Landkreis Northeim [udelades]

- sagsøger -

[udelades]

mod

Daimler AG, [udelades] Stuttgart

- sagsøgte -

[udelades] [Org. s. 2]

har Landgericht Hannover – 13. afdeling for civile sager – den 19. oktober 2020 afsagt følgende kendelse:

1. **Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267, stk. 1, litra b), stk. 2, TEUF følgende spørgsmål [udelades]:**

**Skal Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers afgørelse af 19. juli 2016 – C(2016) 4673 final – vedtaget inden for rammerne af proceduren i henhold til artikel 101 TEUF og artikel 53 i EØS-aftalen (Sag AT.39824 — Lastbiler) fortolkes således, at også specialkøretøjer, navnlig renovationsvogne, er omfattet af konstateringerne i denne afgørelse?**

2. **Sagen udsættes, indtil Den Europæiske Unions Domstol har truffet afgørelse om spørgsmålet.**

[udelades]

#### Præmisser

[1] 1. [udelades]

[2] a. De faktiske omstændigheder i den forelagte sag er de følgende [udelades]:

[3] Sagsøgeren er et offentligretligt organ, som efter forudgående offentlige licitationer ved ordre af 19. juni 2006 købte en komplet renovationsvogn til en pris af 146 740,00 EUR og ved ordre af 10. december 2007 en komplet renovationsvogn til en pris af 146 586,58 EUR af sagsøgte, der er en automobilkoncern, som agerer i hele verden, og som bl.a. udvikler, producerer og markedsfører lastbiler. [Org. s. 3]

[4] Ved afgørelsen af 19. juli 2016, som bl.a. er rettet til sagsøgte [udelades], fastslog Kommissionen [...], at diverse virksomheder, herunder sagsøgte, havde udvist en adfærd i strid med konkurrenceretten [udelades]. Heri hedder det:

[5] »2.3. Overtrædelsen i hovedtræk:

De produkter, som overtrædelsen vedrører, er lastbiler på mellem 6 og 16 ton (»mellemtunge lastbiler«) og lastbiler på over 16 ton (»tunge lastbiler«) og omfatter både stive lastbiler og trækkere (i det følgende benævnes mellemtunge og tunge lastbiler tilsammen »lastbiler«) (5 Lastbiler til militær anvendelse er ikke medtaget). Denne sag vedrører ikke eftersalg, anden service og garantier vedrørende lastbiler, salg af brugte lastbiler eller andre former for varer eller tjenesteydelser.«

[6] I den engelske version af afgørelsen

[[https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec\\_docs/39824/39824\\_8750\\_4.pdf](https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf)] [udelades] er dette formuleret således:

[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 [org. 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] Sagsøgeren gør gældende, at der som følge af det lastbilskartel, som Kommissionen har konstateret, er opstået økonomiske tab for sagsøgeren ved købet af de to renovationsvogne på grund af for høje priser som følge af kartellet, og har i denne sag nedlagt påstand om, at sagsøgte skal erstatte disse tab.

[9] Sagsøgeren er af den opfattelse, at de renovationsvogne, som sagsøgeren anskaffede, er omfattet af lastbilsbegrebet i Kommissionens afgørelse, og påberåber sig i denne forbindelse afgørelsens ordlyd, hvorefter specialkøretøjer ikke er udtrykkeligt undtaget.

[10] Sagsøgte er derimod af den opfattelse, at de omtvistede renovationsvogne som specialkøretøjer ikke er omfattet af Kommissionens afgørelse. For at underbygge dette påberåber sagsøgte sig, at Kommissionen forud for afgørelsen af 19. juli 2016 i en [udelades] anmodning om oplysninger af 30. juni 2015 [udelades], som var rettet til sagsøgte, præciserede omfanget af undersøgelserne og i denne forbindelse oplyste, at lastbilsbegrebet ikke omfatter brugte lastbiler, specialkøretøjer (f.eks. militærkøretøjer, brandbiler), videresolgte opbygninger (såkaldte »add-ons«), eftersalgsydelser samt anden service og garantier.

[11] b. [udelades]

[12] aa. Den i tysk lovgivning for sagens afgørelse relevante bestemmelse lyder i den affattelse, som finder anvendelse i denne sag, således: [Org. s. 5]

[13] »§ 33 i [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (lov om konkurrencebegrænsninger,] GWB – nedlæggelse af påstand om forbud, erstatningspligt

[...]

(4) Hvis der nedlægges påstand om erstatning på grund af en overtrædelse af en bestemmelse i denne lov eller artikel 81 eller 82 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, er retten i denne forbindelse bundet af en afgørelse om overtrædelsen, således som denne er blevet truffet ved en retskraftig afgørelse af konkurrencemyndigheden [»Kartellbehörde«], Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber eller konkurrencemyndigheden [»Wettbewerbsbehörde«] eller en domstol, der handler som sådan i en anden medlemsstat i Det Europæiske Fællesskab. Det samme gælder for tilsvarende konstateringer i retskraftige domstolsafgørelser, som er afsagt efter anfægtelse af afgørelser som omhandlet i første punktum. [udelades]«

[14] (GWB's § 33, stk. 4, i affattelsen af 15.7.2005, gyldig fra 13.7.2005 til 29.6.2013 [udelades])

[15] [udelades] I betragtning af, at sagsøgeren gør gældende, at sagsøgte overtrådte kartelreglerne i forbindelse med de omtvistede køretøjer, baseret på sagsøgerens ordrer af 19. juni 2006 og 16. oktober 2007, er [udelades] det den affattelse af GWB's § 33, stk. 4, der var gældende på disse tidspunkter, der skal anvendes. [**Org. s. 6**]

[16] [udelades] Denne nationale bestemmelse udgør en deklatorisk gengivelse af den i forvejen EU-retligt gældende artikel 16, stk. 1, første punktum, i forordning 1/2003, i det mindste så langt som denne EU-retlige bestemmelse rækker [udelades].

[17] **bb.** [national retspraksis] [udelades].

[18] [udelades].

[19] [udelades].

[20] [udelades] [**org. s. 7**] [udelades].

[21] c. Af følgende grunde er den forelæggende ret i tvivl om fortolkningen af Kommissionens afgørelse af 19. juli 2016 med hensyn til det forelagte præjudicielle spørgsmål (**aa.**), og der foreligger i denne forbindelse en sammenhæng, som er relevant for afgørelsen, mellem Kommissionens afgørelse og den nationale lovgivning, der finder anvendelse i hovedsagen (**bb.**). [udelades]:

[22] **aa.** Tvivlen om fortolkningen af Kommissionens afgørelse skyldes for det første den omstændighed, at den ordrette formulering af Kommissionens afgørelse af 19. juli 2016[:]

[23] »De produkter, som overtrædelsen vedrører, er lastbiler på mellem 6 og 16 ton (»mellemtunge lastbiler«) og lastbiler på over 16 ton (»tunge lastbiler«) og omfatter både stive lastbiler og trækkere (i det følgende benævnes

mellemtunge og tunge lastbiler tilsammen »lastbiler«) (<sup>1</sup> Lastbiler til militær anvendelse er ikke medtaget). Denne sag vedrører ikke eftersalg, anden service og garantier vedrørende lastbiler, salg af brugte lastbiler eller andre former for varer eller tjenesteydelser.«

[24] [udelades]

[25] generelt kun taler om lastbiler og i denne forbindelse kun udtrykkeligt undtager lastbiler til militær anvendelse, så der efterfølgende [org. s. 8] er mulighed for forskellige fortolkningsmuligheder vedrørende andre specialkøretøjer. På den ene side kan denne formulering forstås således, at det principielt kun er »almindelige« lastbiler – undtagen lastbiler til militær anvendelse – der skal være omfattet, og at specialkøretøjer dermed, da de ikke er udtrykkeligt nævnt, er omfattet af begrebet »andre varer« og undtaget fra begrebet »lastbiler«. På den anden side kan denne formulering også forstås således, at begrebet »lastbiler« skal omfatte alle former for lastbiler, altså også alle former for specialkøretøjer, undtagen dem til militær anvendelse.

[26] Desuden skyldes tvivlen om fortolkningen af Kommissionens afgørelse den omstændighed, som anføres af sagsøgte, at Kommissionen forud for afgørelsen af 19. juli 2016 i en anmodning om oplysninger af 30. juni 2015, som var rettet til sagsøgte, præciserede omfanget af undersøgelserne og i denne forbindelse oplyste, at lastbilsbegrebet ikke omfatter »specialkøretøjer (f.eks. militærkøretøjer, brandbiler)«.

[27] Såfremt en afgørelse fra Kommissionen kan fortolkes med de samme metoder som en lov, kan et fortolkningsresultat opnås ved at inddrage historien bag afgørelsen; i så fald vil udtalelser fra Kommissionen forud for, at afgørelsen blev truffet, eventuelt skulle indgå i forbindelse med fortolkningen af afgørelsens ordlyd med henblik på at bestemme rækkevidden af dens virkning.

[28] I denne forbindelse er det uklart, om Kommissionen i forbindelse med anmodningen om oplysninger af 30. juni 2015 muligvis allerede forud for den senere afgørelse præciserede, at specialkøretøjer generelt ikke skal være omfattet af lastbilsbegrebet, og at tilføjelsen i parentes »f.eks. militærkøretøjer, brandbiler« i denne anmodning om oplysninger kun indeholder eksempler, men ikke en endelig liste. [Org. s. 9]

[29] Da Kommissionens afgørelse af 19. juli 2016 ikke indeholder en tilsvarende eksplicit formulering, er det fortsat uklart, om ikke man efter anmodningen om oplysninger af 30. juni 2015 i forbindelse med den endelige udformning af afgørelsen muligvis lod en udeladelse af specialkøretøjer, som stadig blev overvejet før afgørelsen blev truffet, falde igen, og det ved den endelige afgørelse var ønsket og hensigten af medtage specialkøretøjer (undtagen militærkøretøjer).

[30] Hvis det desuden tages i betragtning, at Kommissionens afgørelse kom i stand ved den såkaldte settlement-procedure, er det desuden en mulighed, at de sproglige formuleringer, som Kommissionen valgte til sidst, kan være faldet

»blødere« ud, for at man overhovedet kunne opnå en settlement-afgørelse. På denne baggrund er det også uklart, hvilke konsekvenser en sådan muligvis »blødere« formulering bør have for rækkevidden af de retlige virkninger af afgørelsen af 19. juli 2016 med hensyn til specialkøretøjer.

[31] **bb.** Når sammenhængen mellem Kommissionens afgørelse og den nationale lovgivning, der finder anvendelse på hovedsagen, er relevant for afgørelsen, skyldes det, at de tyske domstole i henhold til tysk lovgivning, jf. den ovenfor allerede citerede bestemmelse i GWB's § 33, stk. 4 (tidligere affattelse), er bundet at de konstateringer af overtrædelsen af konkurrenceretten, som er fastslået af Kommissionen.

[32] Den eksakte forståelse af ordlyden i Kommissionens afgørelse af 19. juli 2016, som skal præciseres gennem fortolkning, har dermed betydning for rækkevidden af den bindende virkning, der er fastsat i national lovgivning. Derfor er det nødvendigt, at den forelæggende nationale ret i den foreliggende verserende konkurrenceretlige sag klart kan bestemme, i hvilket omfang Kommissionens afgørelse af 19. juli 2020 har bindende virkning. Dette er ikke muligt i øjeblikket.

[33] I den konkrete forelagte sag afhænger sagens afgørelse derfor af besvarelsen af det stillede spørgsmål om fortolkningen [**org. s. 10**] af Kommissionens afgørelse af 19. juli 2016. Hvis det fremgår af fortolkningen, at specialkøretøjer som de i denne sag omtvistede renovationsvogne ikke skal være omfattet af virkningen af Kommissionens afgørelse, kan sagsøgeren ikke påberåbe sig, at Kommissionens afgørelse har en tilsvarende direkte bindende virkning, og der vil være andre og mere vidtgående processuelle krav til parternes bevisbyrde med hensyn til kartellets indirekte virkninger, som da vil være de eneste mulige.

[34] I denne forbindelse anser den forelæggende ret det for procesøkonomisk at afklare det forelagte præjudicielle spørgsmål allerede nu, især fordi en økonomisk vurdering af eventuelle konkurrenceretlige tab, som eventuelt bliver nødvendig i den videre procedure, kun vil være mulig med en betydelig processuel og omkostningsmæssig indsats, eventuelt med inddragelse af økonomisk sagkundskab.

[35] Besvarelsen af spørgsmålet har også stor betydning ud over den forelagte sag. I denne forbindelse henviser den forelæggende ret [udelades] til, at der for den verserer yderligere sager med tilsvarende faktiske omstændigheder, men til dels med væsentligt flere transaktioner (til dels flere hundrede lastbiler), hvor det omtvistede spørgsmål ligeledes – også – er, om renovationsvogne eller andre typer specialkøretøjer [udelades] er omfattet af den bindende virkning af Kommissionens afgørelse af 19. juli 2016. [udelades]

[36] [udelades] [**org. s. 11**] [udelades]

[37] **2.** [National procesret] [udelades]

[38] **3.** [udelades]