

Cauza C-588/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

10 noiembrie 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Hannover (Germania)

Data deciziei de trimitere:

19 octombrie 2020

Reclamant:

Landkreis Northeim

Pârâtă:

Daimler AG

[*omissis*]

Landgericht

Hannover

[Tribunalul Regional din Hanovra, Germania]

Ordonanță

[*omissis*]

în litigiul dintre

Landkreis Northeim [*omissis*]

- reclamant -

[*omissis*]

împotriva

Daimler AG, [omissis] Stuttgart

- pârâtă -

[omissis] [OR 2]

La 19 octombrie 2020, A 13-a cameră civilă a Landgericht Hannover [Tribunalul Regional din Hanovra, Germania] a hotărât:

1. **Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 primul paragraf litera (b) și al doilea paragraf TFUE următoarea întrebare [omissis]:**

Decizia Comisiei Comunităților Europene din 19 iulie 2016 – C(2016) 4673 final – referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 53 din Acordul privind SEE (Cazul AT.39824 – Camioane) trebuie să fie interpretată în sensul că constatările acestei decizii a Comisiei vizează de asemenea autovehiculele speciale, în special autovehiculele pentru colectarea deșeurilor?

2. **Suspendă procedura până la pronunțarea deciziei Curții de Justiție a Uniunii Europene cu privire la întrebarea menționată la punctul 1.**

[omissis]

Motive

[1] 1. [omissis]

[2] a. La originea procedurii care a dat naștere trimiterii preliminare se află următoarea situație de fapt [omissis]:

[3] Reclamantul este un organism de drept public care, după lansarea în prealabil a unor cereri de oferte publice, a cumpărat de la pârâtă – un grup din industria auto cu operațiuni la nivel mondial, care, printre alte activități, dezvoltă, produce și comercializează camioane –, prin contractul din 19 iunie 2006, un autovehicul de colectare a deșeurilor complet la prețul de 146 740 de euro, iar prin contractul din 10 decembrie 2007, un autovehicul de colectare a deșeurilor complet la prețul de 146 586,58 euro. [OR 3]

[4] Prin decizia din 19 iulie 2016, adresată, printre alte persoane, pârâtei [omissis], Comisia Uniunii Europene a constatat existența unui comportament contrar dreptului concurenței al diferitor societăți, printre care pârâta [omissis]. În această decizie se menționează:

[5] „2.3. Rezumatul încălcării:

Produsele vizate de încălcare sunt camioanele cu o greutate cuprinsă între 6 și 16 tone („camioane de tonaj mediu”) și camioanele cu o greutate mai mare de 16 tone („camioane de tonaj mare”), atât autocamioane, cât și tractoare-rutiere (în cele ce urmează, camioanele de tonaj mediu și mare sunt denumite împreună „camioane”) (Cu excepția camioanelor pentru uz militar). Cazul nu se referă la servicii postvânzare, alte servicii și garanții pentru camioane, vânzarea de camioane uzate sau orice alte bunuri sau servicii.”

[6] În textul în limba engleză al deciziei

[https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [*omissis*] referitor la acest punct se indică următoarele:

[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 [OR 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] Reclamantul pretinde că, în urma înțelegerii privind camioanele constatată de Comisie, a suferit, cu ocazia achiziționării celor două vehicule de colectare a deșeurilor, prejudicii economice a căror reparare o solicită pârâtei prin cererea introdusă în cadrul prezentei proceduri.

[9] El consideră că vehiculele de colectare a deșeurilor, pe care le-a achiziționat, intră în sfera noțiunii de camioane din decizia Comisiei și invocă în acest sens textul acestei decizii, în temeiul căruia autovehiculele speciale nu au fost excluse în mod expres.

[10] În schimb, pârâta consideră că vehiculele de colectare a deșeurilor în litigiu, fiind autovehicule speciale, nu sunt acoperite de decizia Comisiei. În această privință, ea invocă faptul că, anterior deciziei din 19 iulie 2016, Comisia a precizat, într-o cerere de informații [*omissis*] din 30 iunie 2015 [*omissis*] adresată pârâtei, întinderea investigațiilor și a comunicat că noțiunea de camion nu include camioane de ocazie, vehicule speciale (de exemplu, vehicule militare, autospeciale de stingere a incendiilor), echipamentele revândute (așa-numite „add-ons”), serviciile post-vânzare, precum și alte prestări de servicii și servicii în garanție.

[11] **b.** [*omissis*]

[12] **aa.** Dispozițiile de drept german relevante pentru soluționarea litigiului, în versiunea aplicabilă în speță, au următorul cuprins: **[OR 5]**

[13] „Articolul 33 din GWB [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, Legea împotriva restricțiilor privind concurența, denumită în continuare „GWB”] – Drept la încetarea încălcării, obligație de despăgubire

[...]

(4) Atunci când se solicită repararea unei încălcări a unei dispoziții din prezenta lege sau a articolelor 81 sau 82 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, instanța este ținută în această privință de constatarea încălcării, astfel cum a fost efectuată printr-o decizie definitivă a autorității de concurență, a Comisiei Comunităților Europene sau a autorității de concurență sau a instanței care acționează ca atare într-un alt stat membru al Comunității Europene. Situația este aceeași în ceea ce privește constatările corespunzătoare din hotărârile judecătorești care au autoritate de lucru judecat, pronunțate în urma contestării deciziilor menționate în prima teză. *[omissis]*”.

[14] [articolul 33 alineatul (4) din Legea împotriva restricțiilor privind concurența, în versiunea din 15 iulie 2005, aplicabilă între 13 iulie 2005 și 29 iunie 2013][*omissis*])

[15] *[omissis]* Având în vedere pretensele încălcări ale dreptului concurenței săvârșite de pârâtă în legătură cu autovehiculele în litigiu, care au făcut obiectul contractelor reclamantului din 19 iunie 2006 și din 16 octombrie 2007, trebuie *[omissis]* să se aplice versiunea articolului 33 alineatul (4) din GWB în vigoare la momentele respective. **[OR 6]**

[16] *[omissis]* Această dispoziție națională constituie o reproducere cu caracter declarativ a articolului 16 alineatul (1) prima teză din Regulamentul nr. 1/2003, care este oricum aplicabil în dreptul Uniunii, cel puțin în măsura prevăzută de domeniul de aplicare al acestei reglementări a Uniunii *[omissis]*.

[17] **bb.** [jurisprudența națională] *[omissis]*.

[18] *[omissis]*

[19] *[omissis]*

[20] *[omissis]* **[OR 7]** *[omissis]*.

[21] c. Pentru motivele prezentate în continuare, instanța de trimitere are îndoieli cu privire la interpretarea deciziei Comisiei din 19 iulie 2016 în sensul întrebării adresate cu titlu preliminar (**aa**) și există, în această privință, o legătură pertinentă între decizia Comisiei și dreptul național aplicabil litigiului principal (**bb**). *[omissis]*:

[22] **aa.** Mai întâi, o îndoială cu privire la interpretarea deciziei Comisiei decurge din faptul că formularea literală a Deciziei Comisiei din 19 iulie 2016:

[23] „Produsele vizate de încălcare sunt camioanele cu o greutate cuprinsă între 6 și 16 tone („camioane de tonaj mediu”) și camioanele cu o greutate mai mare de 16 tone („camioane de tonaj mare”), atât autocamioane, cât și tractoare-rutiere (în cele ce urmează, camioanele de tonaj mediu și mare sunt denumite împreună „camioane”) (Cu excepția camioanelor pentru uz militar). Cazul nu se referă la servicii postvânzare, alte servicii și garanții pentru camioane, vânzarea de camioane uzate sau orice alte bunuri sau servicii.”

[24] [*omissis*]

[25] în general, menționează numai camioane, excluzând în mod expres camioanele pentru scopuri militare, astfel încât **[OR 8]** pot fi avute în vedere diferite posibilități de interpretare în ceea ce privește alte vehicule speciale. Pe de o parte, această formulare ar putea fi înțeleasă în sensul că, în principiu, ar trebui incluse numai autocamioanele „normale” – cu excluderea celor de uz militar –, iar astfel autovehiculele speciale, în lipsa unei mențiuni exprese, ar trebui să fie încadrate în noțiunea „alte bunuri” și să fie excluse din noțiunea de „camioane”. Pe de altă parte, această expresie ar putea fi înțeleasă și în sensul că noțiunea de „camion” ar viza orice tip de camion, așadar și orice tip de autovehicul special, cu excepția autovehiculelor militare.

[26] În plus, îndoiele cu privire la interpretarea deciziei Comisiei rezultă din împrejurarea menționată de pârâtă potrivit căreia, anterior adoptării Deciziei din 19 iulie 2016, Comisia a precizat, într-o cerere de informații adresată pârâtei la 30 iunie 2015, întinderea investigațiilor și a comunicat că noțiunea de camion nu cuprinde „autovehiculele speciale (de exemplu, vehiculele militare, autospeciale de stingere a incendiilor)”.

[27] În ipoteza în care o decizie a Comisiei ar trebui supusă aceluiași metode de interpretare ca și o lege, s-ar putea ajunge la o concluzie interpretativă prin referire la geneza deciziei; în această ipoteză, în cadrul interpretării textului deciziei, pentru a determina întinderea efectelor sale, ar trebui să se țină seama, eventual, de luările de poziție ale Comisiei anterioare adoptării deciziei.

[28] În această privință, nu este clar dacă, în cadrul solicitării de informații din 30 iunie 2015, Comisia a precizat, eventual încă înainte de adoptarea ulterioară a deciziei, că vehiculele speciale nu trebuiau, în general, să intre sub incidența noțiunii de camioane, iar adăugarea cuprinsă între paranteze în această cerere de informații sub mențiunea „de exemplu, vehicule militare, autospeciale de stingere a incendiilor” conține doar o enumerare exemplificativă, iar nu una exhaustivă. **[OR 9]**

[29] În lipsa unei formulări explicite în acest sens în Decizia Comisiei din 19 iulie 2016, nu rezultă în mod clar dacă, în urma solicitării de informații din 30

iunie 2015, în cadrul formării voinței definitive cu privire la adoptarea deciziei, neinclusiunea vehiculelor speciale, avută în vedere într-o primă etapă înainte de adoptarea deciziei, nu a fost din nou abandonată și dacă, cu ocazia adoptării unei decizii definitive, s-a intenționat includerea vehiculelor speciale (cu excepția vehiculelor militare).

[30] În plus, presupunând că decizia Comisiei a fost adoptată în cadrul așa-numitei proceduri de tranzacție, este cert că, în speță, formulările lingvistice reținute în final de Comisie ar putea să pară „mai largi”, neputându-se obține o decizie de tranzacție. Este, de asemenea, neclară, în acest context, urmarea pe care ar trebui să o aibă o asemenea formulare „mai largă” asupra întinderii efectelor juridice ale Deciziei din 19 iulie 2016 în privința vehiculelor speciale.

[31] **bb.** Legătura pertinentă dintre decizia Comisiei și dreptul național aplicabil litigiului principal rezultă din faptul că, în conformitate cu dispoziția articolului 33 alineatul (4) din vechea versiune a GWB, citată anterior, în dreptul german există, pentru instanțele germane, un efect obligatoriu al constatărilor încălcării dreptului în materie de concurență efectuate de Comisie.

[32] Astfel, înțelegerea exactă a textului deciziei Comisiei din 19 iulie 2016, care trebuie precizată prin interpretare, prezintă importanță pentru a stabili întinderea efectului obligatoriu prevăzut de dreptul național. În această privință, instanța de trimitere națională trebuie să poată stabili în mod clar, în procedura pendinte în speță privind un prejudiciu generat de înțelegeri, întinderea efectului obligatoriu al Deciziei Comisiei din 19 iulie 2016. În prezent, acest lucru nu este posibil.

[33] Așadar, în procedura prezentată în mod concret, admiterea sau respingerea acțiunii depinde de răspunsul la problema ridicată [OR 10] cu privire la interpretarea Deciziei Comisiei din 19 iulie 2016. În cazul în care din interpretare ar rezulta că vehiculele speciale, precum vehiculele de colectare a deșeurilor din speță, nu sunt acoperite de efectul deciziei Comisiei, reclamantul nu s-ar putea prevala de un efect direct al deciziei Comisiei, iar, în ceea ce privește efectele indirecte – care, în acest caz, ar fi singurele posibile – ale înțelegerii, ar rezulta alte cerințe procedurale, mai stricte, în ceea ce privește sarcina probei care revine părților.

[34] În această privință, instanța de trimitere consideră că, pentru economia procedurii, este necesar să se clarifice încă de acum întrebarea preliminară adresată, deoarece o evaluare economică a prejudiciilor posibile ale înțelegerii, care va deveni, eventual, necesară în cadrul acțiunii principale, nu va fi posibilă decât cu un efort și cu un cost procedural considerabile, eventual prin obținerea unei expertize economice.

[35] Răspunsul la întrebare prezintă o importanță considerabilă și dincolo de procedura care face obiectul trimiterii. În această privință, instanța de trimitere [omissis] precizează că este sesizată în prezent cu alte proceduri care prezintă situații de fapt similare dar care, în anumite cazuri, privesc un număr relativ mai

mare de operațiuni de achiziție (uneori mai multe sute de camioane), în care aspectul hotărâtor constă de asemenea în chestiunea în discuție, și anume dacă camioanele de gunoi sau alte tipuri de vehicule speciale [omissis] intră în sfera efectului obligatoriu al Deciziei Comisiei din 19 iulie 2016. [omissis].

[36] [omissis][**OR 11**] [omissis]

[37] **2.** [Drept procedural național] [omissis]

[38] **3.** [omissis]

DOCUMENT DE LUCRU