

Věc C-588/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

10. listopadu 2020

Předkládající soud:

Landgericht Hannover (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

19. října 2020

Žalobce:

Landkreis Northeim

Žalovaná:

Daimler AG

[*omissis*]

Landgericht

Hannover (Zemský soud v Hannoveru)

Usnesení

[*omissis*]

Ve věci

Landkreis Northeim [*omissis*]

- žalobkyně-

[*omissis*]

proti

Daimler AG, [*omissis*] Stuttgart

- žalované -

[*omissis*]

rozhodl Landgericht Hannover (Zemský soud v Hannoveru) – 13. občanskoprávní senát – [*omissis*] dne 19. října 2020 takto:

1. **Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě čl. 267 odst. 1 písm. b) a odst. 2 SFEU předkládá následující otázka [*omissis*]:**

Musí být rozhodnutí Komise Evropských společenství ze dne 19. července 2016 – C(2016) 4673 final – přijaté v řízení podle článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP (věc AT.39824 – Nákladní vozidla) vykládáno v tom smyslu, že zjištění obsažená v tomto rozhodnutí Komise zahrnují také zvláštní/speciální vozidla, konkrétně vozidla na svoz odpadu?

2. **Řízení se přerušuje do doby, než Soudní dvůr Evropské unie rozhodne o otázce, která mu byla položena v bodě 1.**

[*omissis*]

Odůvodnění

[1] 1. [*omissis*]

[2] a. Dotčené řízení se zakládá na těchto skutkových okolnostech [*omissis*]:

[3] Žalobce je veřejnoprávní korporace, která na základě veřejných nabídkových řízení zakoupila od žalované, která je automobilovým koncernem s celosvětovou působností a navrhuje, vyrábí a prodává mimo jiné nákladní vozidla, objednávkou ze dne 19. června 2006 kompletní vozidlo na svoz odpadu v ceně 146 740,00 eur a objednávkou ze dne 10. prosince 2007 kompletní vozidlo na svoz odpadu v ceně 146 586,58 eur.

[4] Rozhodnutím ze dne 19. července 2016, které směřuje mimo jiné proti žalované, Komise Evropské unie konstatovala, že různé podniky, mimo jiné také žalovaná, postupovaly v rozporu s kartelovým právem [OMISSIS]. Uvádí se zde:

[5] „2.3. Shrnutí protiprávního jednání:

Produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání, jsou nákladní vozidla o hmotnosti 6 až 16 tun („středně těžká nákladní vozidla“) a nákladní vozidla o hmotnosti vyšší než 16 tun („těžká nákladní vozidla“), a to jak jediná nákladní vozidla, tak i tahače (středně těžká a těžká nákladní vozidla jsou dále souhrnně označována jako „nákladní vozidla“) (s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské účely). Tato věc se netýká služeb poskytovaných po prodeji, jiných služeb a záruk pro nákladní

vozidla ani prodeje ojetých nákladních vozidel nebo jakéhokoli jiného zboží nebo služeb.“

[6] V anglickém znění rozhodnutí [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [omissis] je v tomto směru uvedeno:

[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] Žalobce tvrdí, že mu v důsledku zjištěné kartelové dohody o nákladních vozidlech vznikly při nákupu jeho dvou vozidel na svoz odpadu hospodářské škody způsobené nadměrnými cenami v důsledku kartelu, jejichž náhradu požaduje od žalované žalobou v tomto řízení.

[9] Má za to, že jím pořízená vozidla na svoz odpadu spadají do pojmu nákladního vozidla použitého v rozhodnutí Komise a odvolává se přitom na znění tohoto rozhodnutí, podle nějž nejsou zvláštní vozidla výslovně vyňata.

[10] Žalovaná má naproti tomu za to, že na předmětná vozidla na svoz odpadu se jako na zvláštní vozidla rozhodnutí Komise nevztahuje. V tomto ohledu se odvolává skutečnost, že Komise v [omissis] žádosti o informace ze dne 30. června 2015 [omissis], kterou před rozhodnutím ze dne 19. července 2016 zaslala žalovaným, upřesňuje rozsah šetření a přitom sděluje, že pojem nákladní vozidlo nezahrnuje použitá nákladní vozidla, zvláštní/speciální vozidla (např. vojenská vozidla, hasičská vozidla), dále prodávané nástavby („takzvané „add-on“), služby poskytované po prodeji a jiné služby a záruky.

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

[12] **aa.** ustanovení německého práva relevantní pro rozhodnutí v projednávané věci, ve znění platném v uvedené věci, zní:

[13] „§ 33 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen [zákon proti omezování hospodářské soutěže], dále jen „GWB“) – Nárok na zdržení se, povinnost náhrady škody

...

(4) Je-li z důvodu porušení ustanovení tohoto zákona nebo článků 81 nebo 82 Smlouvy o založení Evropského společenství požadována náhrada škody, je soud v tomto ohledu vázán zjištěným porušením, o němž bylo pravomocně rozhodnuto antimonopolním úřadem, Komisi Evropských společenství nebo orgánem pro hospodářskou soutěž či soudem jednajícím v jejich zastoupení v jiném členském státě Evropského společenství. To samé platí pro odpovídající zjištění v pravomocných soudních rozhodnutích, která byla přijata v důsledku napadení rozhodnutí podle první věty. [omissis]“

[14] (§ 33 odst. 4 GWB ve znění ze dne 15. července 2005, platný od 13. července 2005 do 29. června 2013 [omissis])

[15] [omissis] Vzhledem k žalobcem tvrzeným porušením kartelového práva ze strany žalované v souvislosti s předmětnými vozidly, jejichž základem jsou objednávky žalobce ze dne 19. června 2006 a 16. října 2007, musí být [omissis] použito znění § 33 odst. 4 GWB platné k těmto datům.

[16] [omissis] Toto vnitrostátní ustanovení [představuje] deklaratorní provedení unijního práva podle čl. 16 odst. 1 první věty nařízení č. 1/2003 dar, alespoň v rozsahu tohoto ustanovení unijního práva [omissis].

[17] **bb.** [vnitrostátní judikatura] [omissis].

[18] [omissis].

[19] [omissis].

[20] [omissis].

[21] c. Z níže uvedených důvodů má předkládající soud pochybnosti týkající se výkladu rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2016 ve smyslu předložené předběžné otázky (**aa.**) a vzniká tak souvislost mezi rozhodnutím Komise a vnitrostátním právem použitelným na spor v původním řízení, která je relevantní pro rozhodnutí (**bb.**) [omissis]:

[22] **aa.** Pochybnosti o výkladu rozhodnutí Komise vyplývají předně z okolnosti, že doslovná formulace rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2016

[23] „Produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání, jsou nákladní vozidla o hmotnosti 6 až 16 tun („středně těžká nákladní vozidla“) a nákladní vozidla o hmotnosti vyšší než 16 tun („těžká nákladní vozidla“), a to jak jediná nákladní vozidla, tak i tahače (středně těžká a těžká nákladní vozidla jsou dále souhrnně označována jako „nákladní vozidla“) (1 s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské účely). Tato věc se netýká služeb poskytovaných po prodeji, jiných služeb a záruk pro nákladní vozidla ani prodeje ojetých nákladních vozidel nebo jakéhokoli jiného zboží nebo služeb.“

[24] [omissis]

[25] hovoří obecně pouze o nákladních vozidlech a přitom výslovně vylučuje výhradně nákladní vozidla pro vojenské účely, takže jsou myslitelné různé možnosti interpretace ohledně jiných speciálních vozidel. Na jedné straně by tato formulace mohla být chápána tak, že má zásadně zahrnovat pouze „normální“ nákladní vozidla - tedy bez nákladních vozidel pro vojenské účely - a zvláštní vozidla vzhledem k tomu, že nejsou výslovně zmiňována, spadají do pojmu „jiné zboží“ a mají být z pojmu „nákladní vozidlo“ vyňata. Na druhé straně by bylo možno tuto formulaci chápat také tak, že pod pojmem „nákladní vozidlo“ mají být rozuměny všechny druhy nákladních vozidel, tedy také všechny druhy zvláštních vozidel, mimo vojenská vozidla.

[26] Dále panují pochybnosti ohledně výkladu rozhodnutí Komise vyplývající z okolností uváděné žalovaným, že Komise před rozhodnutím ze dne 19. července 2016 v žádosti o informace ze dne 30. června 2015 zaslané žalovaným upřesnila rozsah šetření a přitom sdělila, že pojem nákladního vozidla nezahrnuje „zvláštní/speciální vozidla (například vojenská vozidla, hasičská vozidla)“.

[27] Lze-li u rozhodnutí Komise použít stejné výkladové metody, jako u zákona, bylo by možné dospět k výkladovému závěru na základě historie vzniku rozhodnutí; v tom případě by musela být případně použita vyjádření Komise před přijetím rozhodnutí v rámci výkladu znění rozhodnutí za účelem stanovení rozsahu jeho účinků.

[28] V tomto ohledu není jasné, zda v rámci žádosti o informace ze dne 30. června 2015 Komise případně již před pozdějším přijetím rozhodnutí vyjasnila, že zvláštní/speciální vozidla obecně nemají být zahrnována do pojmu nákladního vozidla, a dodatek v závorce obsahující text „např. vojenská vozidla, hasičská vozidla“ představuje pouze příklad, nikoliv však konečný výčet.

[29] Z důvodu chybějící explicitní formulace v rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2016 dále není jasné, zda po žádosti o informace ze dne 30. června 2015 případně nebylo v rámci konečného zvažování při přijímání rozhodnutí upuštěno od vynechání zvláštních vozidel, které bylo před přijetím rozhodnutí nejprve ještě zvažováno, a při přijímání konečného rozhodnutí bylo zamýšleno a míněno zahrnutí zvláštních vozidel (mimo vojenská vozidla).

[30] Zohledníme-li krom toho skutečnost, že rozhodnutí Komise vzniklo v rámci takzvaného postupu pro řešení sporů, je možné, že Komise nakonec zvolila „měkčí“ jazykové formulace, které jí umožnily vůbec nějakého rozhodnutí tímto postupem dosáhnout. Také v této souvislosti je nejasné, jaké důsledky by tato případně „měkčí“ formulace měla mít na dosah právních účinků rozhodnutí ze dne 19. července 2016 s ohledem na zvláštní vozidla.

[31] **bb.** Souvislost mezi rozhodnutím Komise a vnitrostátním právem použitelným ve sporu v původním řízení, která je relevantní pro rozhodnutí, vyplývá z toho, že podle německého práva v souladu s výše uvedeným již

citovaným ustanovením § 33 odst. 4 GWB původního znění jsou německé soudy vázány zjištěními Komise, že došlo k porušení kartelového práva.

[32] Přesné pochopení znění rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2016, které je nutné upřesnit cestou výkladu, je tedy relevantní pro dosah závazného účinku stanoveného vnitrostátním právem. Předkládající vnitrostátní soud proto musí mít v řízení, které u něj probíhá a týká se práva na náhradu škody způsobené kartelem, možnost jasně stanovit, v jakém rozsahu má rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2020 závazný účinek. To v současnosti není možné.

[33] V tomto konkrétním řízení proto úspěch nebo neúspěch žaloby závisí na odpovědi na předloženou otázku týkající se výkladu rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2016. Vyplyne-li z výkladu, že zvláštní vozidla, jako jsou v projednávané věci vozidla na svoz odpadu, nejsou zahrnuta do účinku rozhodnutí Komise, nemůže se žalobce dovolávat příslušného přímého závazného účinku rozhodnutí Komise a ohledně nepřímých účinků kartelu, které by pak jediné přicházely do úvahy, by vyplývaly jiné, rozsáhlejší požadavky na důkazní břemeno účastníků řízení.

[34] Předkládající soud má přitom za to, že z procesně ekonomických důvodů je třeba vyjasnit položenou předběžnou otázku již nyní, neboť zejména hospodářské posouzení možných škod způsobených kartelem, které by mohlo být v dalším řízení o žalobě nezbytné, bude možné pouze ve spojení se značnými procesními i finančními nároky, příp. s využitím znaleckého posudku.

[35] Zodpovězení otázky má značný význam i nad rámec předmětného řízení o předběžné otázce. V tomto směru předkládající soud [omissis] poukazuje na to, že u něj byla zahájena i další řízení s podobným skutkovým stavem, některé s podstatně větším množstvím pořizovacích procesů (v řádech několika stovek nákladních motorových vozidel), v nichž také jde – rovněž - o otázku, zda vozidla na svoz odpadu nebo jiné druhy zvláštních / specializovaných vozidel [omissis] spadají pod vázanost rozhodnutím Komise ze dne 19. července 2016. [omissis] [

[36] [omissis]

[37] [vnitrostátní procesní právo][omissis]

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