

Causa C-588/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

10 novembre 2020

Giudice del rinvio:

Landgericht Hannover (Tribunale del Land, Hannover, Germania)

Data della decisione di rinvio:

19 ottobre 2020

Ricorrente:

Landkreis Northeim

Resistente:

Daimler AG

[OMISSIS]

Landgericht

Hannover (Tribunale del Land, Hannover, Germania)

Ordinanza

[OMISSIS]

Nella causa tra

Landkreis Northeim [OMISSIS]

- ricorrente -

[OMISSIS]

e

Daimler AG, [OMISSIS] Stoccarda

- resistente -

[OMISSIS] [Or. 2]

il Landgericht Hannover (Tribunale del Land, Hannover) – XIII Sezione civile – [OMISSIS] in data 19 ottobre 2020 ha così provveduto:

1. **Ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 2, TFUE, viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione [OMISSIS]:**

Se la decisione della Commissione delle Comunità europee del 19 luglio 2016 – C(2016) 4673 def. – adottata nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE (Caso AT.39824 - Autocarri) debba essere interpretata nel senso che anche i veicoli speciali, in particolare i veicoli destinati alla raccolta dei rifiuti, ricadano nella sfera di detta decisione.

2. **Il procedimento è sospeso fino alla pronuncia della Corte di giustizia dell'Unione europea sulla questione pregiudiziale sub 1.**

[OMISSIS]

Motivazione

[1] 1. [OMISSIS]

[2] a. I fatti alla base del presente procedimento sono i seguenti [OMISSIS]:

[3] Il ricorrente è un ente di diritto pubblico e, a seguito dell'espletamento di gare pubbliche, acquistava dalla resistente, un gruppo automobilistico operante a livello mondiale, che, *inter alia*, sviluppa, produce e commercializza autocarri, un veicolo completo per la raccolta dei rifiuti al prezzo di EUR 146 740, con appalto del 19 giugno 2006 e un analogo veicolo al prezzo di EUR 146 586,58, con appalto del 10 dicembre 2007. [Or. 3]

[4] Con decisione del 19 luglio 2016, destinata anche alla resistente [OMISSIS], la Commissione dell'Unione europea rilevava che diverse imprese, tra cui la resistente [OMISSIS], avessero agito in violazione della normativa *antitrust* [OMISSIS]. Vi è disposto quanto segue:

[5] «2.3. Sintesi dell'infrazione:

I prodotti interessati dall'infrazione sono gli autocarri di peso compreso tra le 6 e le 16 tonnellate (“autocarri medi”) e gli autocarri di peso superiore alle 16 tonnellate (“autocarri pesanti”), sia rigidi che articolati (in prosieguo gli autocarri medi e pesanti sono denominati

congiuntamente “autocarri”) (sono esclusi gli autocarri per uso militare). Il caso non riguarda i servizi post-vendita, altri servizi e garanzie per gli autocarri, la vendita di autocarri usati o altri beni o servizi».

[6] La versione in lingua inglese della decisione de qua [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [OMISSIS] così recita :[OMISSIS]

[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 tons („medium trucks“) and trucks weighing more than 16 tons („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.“ [OMISSIS]

[8] Il ricorrente sostiene che il cartello accertato dalla Commissione nel settore degli autocarri gli ha procurato, per effetto della conseguente fissazione di prezzi eccessivi, un danno economico nell’acquisto dei propri due veicoli per la raccolta dei rifiuti, danno del quale chiede alla resistente il risarcimento con l’azione proposta nel presente procedimento.

[9] Esso ritiene che i veicoli per la raccolta dei rifiuti acquistati ricadano nella nozione di autocarri di cui alla decisione della Commissione, richiamando, al riguardo, il suo stesso tenore letterale, che non esclude espressamente i veicoli speciali.

[10] La resistente ritiene, invece, che i veicoli per la raccolta dei rifiuti de quibus, quali veicoli speciali, esulino dalla decisione della Commissione. A tal fine, essa fa valere il fatto che, anteriormente alla decisione del 19 luglio 2016, in una richiesta di informazioni [OMISSIS] del 30 giugno 2015 [OMISSIS] inviata alla resistente, la Commissione aveva precisato l’ambito delle indagini, affermando al riguardo che nella nozione di autocarro non rientrano gli autocarri usati, i veicoli speciali (ad esempio, veicoli militari, veicoli antincendio), la rivendita di carrozzamenti (cosiddetti «*add-on*»), i servizi post-vendita, nonché altri servizi e garanzie.

[11] **b.** [OMISSIS]

[12] **aa.** La disposizione di diritto tedesco rilevante ai fini della decisione della controversia, ne testo applicabile nel caso di specie, recita come segue: [Or. 5]

[13] «Articolo 33 del Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (legge contro le restrizioni alla concorrenza; in prosieguo: il “GWB”) – Domanda di inibitoria, obbligo di risarcimento del danno

(...)

(4) Ove venga chiesto il risarcimento dei danni per violazione di una disposizione della presente legge o degli articoli 81 o 82 del Trattato che istituisce la Comunità europea, il giudice è vincolato all'accertamento della violazione risultante da una decisione definitiva dell'autorità antitrust, della Commissione della Comunità europea o dell'autorità garante della concorrenza ovvero del giudice che agisce in tale qualità in un altro Stato membro della Comunità europea. Ciò vale anche con riguardo agli analoghi accertamenti contenuti nelle sentenze definitive emanate a seguito all'impugnazione delle decisioni di cui alla prima frase. [OMISSIS]».

[14] (Articolo 33, paragrafo 4, del GWB nel testo del 15 luglio 2005, vigente dal 13 luglio 2005 al 29 giugno 2013[OMISSIS])

[15] [OMISSIS] In considerazione delle violazioni antitrust della resistente asserite dal ricorrente in relazione ai veicoli di cui trattasi, che traggono origine dagli appalti del 19 giugno 2006 e del 16 ottobre 2007, trova applicazione [OMISSIS] il testo dell'articolo 33, paragrafo 4, del GWB all'epoca vigente. **[Or. 6]**

[16] [OMISSIS] Tale disposizione nazionale costituisce una riproduzione letterale dell'articolo 16, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 1/2003, in ogni caso applicabile ai sensi del diritto dell'Unione, quantomeno nei limiti in cui tale disciplina sia pertinente [OMISSIS].

[17] **bb.** [giurisprudenza nazionale] [OMISSIS].

[18] [OMISSIS].

[19] [OMISSIS].

[20] [OMISSIS] **[Or. 7]** [OMISSIS].

[21] c. Per i seguenti motivi, questo Collegio nutre dubbi in merito all'interpretazione della decisione della Commissione del 19 luglio 2016 quale esposta nella questione pregiudiziale sollevata (**aa.**) e sussiste, quindi, un collegamento, rilevante ai fini della decisione della controversia, tra la decisione della Commissione e la normativa nazionale applicabile alla causa principale (**bb.**) [OMISSIS]:

[22] **aa.** I dubbi in merito all'interpretazione della decisione della Commissione derivano, in primo luogo, dal fatto che la formulazione letterale della decisione della Commissione del 19 luglio 2016

[23] «I prodotti interessati dall'infrazione sono gli autocarri di peso compreso tra le 6 e le 16 tonnellate (“autocarri medi”) e gli autocarri di peso superiore alle 16 tonnellate (“autocarri pesanti”), sia rigidi che articolati (in prosieguo gli autocarri medi e pesanti sono denominati congiuntamente “autocarri”) (sono esclusi gli autocarri per uso militare). Il caso non riguarda i servizi post-vendita, altri servizi e garanzie per gli autocarri, la vendita di autocarri usati o altri beni o servizi»

[24] [OMISSIS]

[25] si riferisce unicamente agli autocarri in generale con espressa esclusione dei soli autocarri per uso militare, cosicché, **[Or. 8]** quanto agli altri veicoli speciali sono ipotizzabili diverse opzioni interpretative. Da un lato, tale formulazione potrebbe essere intesa nel senso che, in linea di principio, ne siano ricompresi solo gli autocarri «normali» – ad esclusione di quelli per uso militare – e pertanto, in assenza di una menzione esplicita, i veicoli speciali debbano rientrare nella nozione di «altri beni» ed essere esclusi da quella di «autocarri». Dall'altro lato, tale formulazione potrebbe essere parimenti intesa nel senso che la nozione di «autocarri» ricomprenda ogni genere di autocarri, inclusi tutti i tipi di veicoli speciali – ad eccezione dei veicoli militari.

[26] Ulteriori perplessità in merito all'interpretazione della decisione della Commissione derivano dal fatto, invocato dalla resistente, che la Commissione, in vista della decisione del 19 luglio 2016, in una richiesta di informazioni del 30 giugno 2015 inviata alla resistente, precisava la portata delle indagini, affermando al riguardo che la nozione di «autocarri» non comprenderebbe i «veicoli speciali (ad esempio, veicoli militari, veicoli antincendio)».

[27] Ove ad una decisione della Commissione siano applicabili gli stessi metodi adottati per l'interpretazione della legge, potrebbe raggiungersi un risultato interpretativo a seguito dell'analisi della genesi della decisione; infatti, le osservazioni della Commissione formulate anteriormente all'adozione della decisione potrebbero essere eventualmente utilizzate, nell'ambito dell'interpretazione letterale, al fine di determinare la portata dei suoi effetti.

[28] A tal proposito ci si chiede se la richiesta di informazioni della Commissione del 30 giugno 2015 possa aver chiarito, già prima dell'adozione della decisione, che i veicoli speciali non debbano, in linea generale, ricadere nella nozione di autocarri e se la locuzione tra parentesi recante «ad esempio veicoli militari, veicoli antincendio», contenuta nella richiesta medesima, costituisca una mera elencazione esemplificativa e non esaustiva. **[Or. 9]**

[29] In assenza di analoga formulazione esplicita nella decisione della Commissione del 19 luglio 2016, resta dubbio se, a seguito della richiesta di

informazioni del 30 giugno 2015, un'eventuale esclusione dei veicoli speciali, inizialmente presa in considerazione prima dell'adozione della decisione, sia stata poi accantonata nella fase della determinazione del suo contenuto e se l'inclusione dei veicoli speciali (diversi dai veicoli militari) sia stata intenzionale e consapevole al momento dell'adozione della decisione definitiva.

[30] Ove si tenga altresì conto del fatto che la decisione della Commissione è stata adottata nell'ambito della cosiddetta procedura di transazione, è ipotizzabile che le formulazioni scelte, in ultima analisi, dalla Commissione possano essere state «meno rigide» allo scopo di raggiungere una soluzione transattiva. Anche in tale contesto non emerge chiaramente quale debba essere l'incidenza di una formulazione del genere, eventualmente «meno rigida», rispetto alla portata degli effetti giuridici della decisione del 19 luglio 2016 con riguardo ai veicoli speciali.

[31] **bb.** Il collegamento tra la decisione della Commissione e la normativa nazionale applicabile al procedimento, rilevante ai fini della decisione, risulta dal fatto che, ai sensi del diritto tedesco, conformemente alla menzionata disposizione dell'articolo 33, paragrafo 4, del GWB (testo previgente), i giudici tedeschi sono vincolati agli accertamenti della violazione *antitrust* effettuati dalla Commissione.

[32] Il senso preciso del testo della decisione della Commissione del 19 luglio 2016, che deve essere chiarito in via interpretativa, è quindi rilevante ai fini della portata dell'effetto vincolante previsto dal diritto nazionale. A tal proposito, questo Giudice nazionale remittente, nel procedimento per il risarcimento del danno *antitrust* dinanzi ad esso pendente, dev'essere in grado di determinare chiaramente in qual misura la decisione della Commissione del 19 luglio 2016 possieda effetti vincolanti, il che non risulta al momento possibile.

[33] Nel procedimento de quo, l'accoglimento o il rigetto del ricorso dipende quindi dalla risposta fornita alla questione sollevata in merito all'interpretazione [Or. 10] della decisione della Commissione del 19 luglio 2016. Qualora si accogliesse l'interpretazione secondo cui i veicoli speciali, quali i veicoli per la raccolta dei rifiuti in questione, esulino dalla sfera della decisione della Commissione, il ricorrente non potrebbe invocare analoghi effetti cogenti diretti della decisione della Commissione e, in riferimento agli unici effetti indiretti dell'intesa ancora ipotizzabili, ne deriverebbero altri requisiti processuali di più ampia portata quanto all'onere di allegazione delle parti.

[34] Pertanto, questo Collegio ritiene opportuno, per ragioni di economia processuale, chiarire subito la questione pregiudiziale, in particolare in quanto una valutazione economica di eventuali danni derivanti da un'intesa, che potrebbe rendersi necessaria nel prosieguo del procedimento, sarebbe possibile solo con notevoli oneri processuali e finanziari – se del caso, ricorrendo ad una perizia specialistica.

[35] La soluzione della questione pregiudiziale appare inoltre rilevante al di là della singola controversia qui in esame. Questo Giudice remittente fa infatti

presente che pendono dinanzi al medesimo [OMISSIS] una serie di procedimenti aventi analogo oggetto e riguardanti molteplici operazioni di acquisto (in parte per alcune centinaia di veicoli), parimenti vertenti, *inter alia*, sulla questione se i veicoli destinati alla raccolta dei rifiuti ed altri veicoli speciali ricadano nella sfera d'applicazione della decisione della Commissione.

[36] [OMISSIS] **[Or. 11]** [OMISSIS]

[37] **2.** [Diritto processuale nazionale] [OMISSIS]

[38] **3.** [OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO