

Zaak C-588/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

10 november 2020

Verwijzende rechter:

Landgericht Hannover (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

19 oktober 2020

Verzoekende partij:

Landkreis Northeim

Verwerende partij:

Daimler AG

[OMISSIS]

Landgericht

Hannover

Beslissing

[OMISSIS]

In het geding tussen

Landkreis Northeim [OMISSIS]

– verzoeker –

[OMISSIS]

en

Daimler AG, [OMISSIS] Stuttgart

– verweerster –

[OMISSIS] [Or. 2]

heeft de dertiende Zivilkammer (civiele kamer) van het Landgericht Hannover (rechter in eerste aanleg Hannover, Duitsland) [OMISSIS] op 19 oktober 2020 het volgende beslist:

1. **Overeenkomstig artikel 267, eerste alinea, onder b), en tweede alinea, VWEU wordt het Hof van Justitie van de Europese Unie verzocht uitspraak te doen over de volgende vraag [OMISSIS]:**

Moet het besluit van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 19 juli 2016 inzake een procedure op grond van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 53 van de EER-Overeenkomst (Zaak AT.39824 – Vrachtwagens) – C(2016) 4673 final – aldus worden uitgelegd, dat de vaststellingen in dat besluit van de Commissie ook gelden voor speciale voertuigen, en in het bijzonder voor vuilniswagens?

2. **De behandeling van de zaak wordt geschorst totdat het Hof van Justitie van de Europese Unie uitspraak heeft gedaan over de prejudiciële vraag.**

[OMISSIS]

Motivering

[1] 1. [OMISSIS]

[2] a. Aan het geding liggen de volgende feiten ten grondslag [OMISSIS]:

[3] Verzoeker is een Körperschaft des öffentlichen Rechts (een publiekrechtelijke rechtspersoon naar Duits recht) en heeft na openbare aanbestedingen bij verweerster, een wereldwijd opererend automobielconcern dat onder andere vrachtwagens ontwikkelt, produceert en op de markt brengt, op 19 juni 2006 een complete vuilniswagen voor 146 740,00 EUR en op 10 december 2007 een complete vuilniswagen voor 146 586,58 EUR gekocht. [Or. 3]

[4] Bij besluit van 19 juli 2016, dat onder andere aan verweerster is gericht [OMISSIS], heeft de Commissie van de Europese Unie vastgesteld dat een aantal bedrijven, waaronder verweerster, zich schuldig had gemaakt aan mededingingsverstoring gedrag [OMISSIS]. In dit besluit staat het volgende:

[5] „2.3. Samenvatting van de inbreuk:

De producten waarop de inbreuk ziet, zijn vrachtwagens van tussen 6 en 16 ton („middelzware vrachtwagens”) en vrachtwagens van méér

dan 16 ton („zware vrachtwagens”), zowel vrachtwagens als trekkeropleggers (hierna worden al deze types vrachtwagens tezamen „vrachtwagens” genoemd) ⁽³⁾ [Uitgesloten zijn vrachtwagens voor militair gebruik]). Deze zaak ziet niet op aftersales, andere diensten en garanties voor vrachtwagens, de verkoop van tweedehandsvrachtwagens of andere goederen of diensten.”

[6] In de Engelse tekst van het besluit [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [OMISSIS] heet het dienaangaande:

[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] Verzoeker stelt dat dit vrachtwagenkartel, waarvan het bestaan door de Commissie is vastgesteld, hem bij de aanschaf van zijn twee vuilniswagens economische schade heeft toegebracht doordat op grond van de kartelafspraken te hoge prijzen werden gehanteerd. Hij stelt middels deze procedure een vordering tot vergoeding van die schade in tegen verweerster.

[9] Hij is van mening dat de door hem aangeschafte vuilniswagens onder het begrip „vrachtwagens” vallen zoals dat in het Commissiebesluit wordt gehanteerd en voert daartoe aan dat in de tekst van het besluit speciale voertuigen niet uitdrukkelijk worden uitgezonderd.

[10] Verweerster is echter van mening dat de litigieuze vuilniswagens als speciale voertuigen niet binnen de werkingssfeer van het Commissiebesluit vallen. Hij voert hiertoe aan dat de Commissie tijdens de voorbereiding van het besluit van 19 juli 2016 in een aan verweerster gericht [OMISSIS] verzoek om inlichtingen van 30 juni 2015 [OMISSIS] de reikwijdte van haar onderzoek nader heeft omschreven en daarbij heeft medegedeeld dat tweedehandsvrachtwagens, speciale voertuigen (bijvoorbeeld militaire voertuigen, brandweerwagens) doorverkochte opbouwen (zogenaamde „add-ons”), aftersales, overige diensten en garantieverlening niet onder het begrip „vrachtwagens” vallen.

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

[12] **aa.** De voor de beslechting van het geding relevante bepaling van Duits recht, in de in casu toepasselijke versie, luidt als volgt: [Or. 5]

[13] „§ 33 GWB – Verbodsvordering, schadevergoedingsplicht

...

(4) Indien vanwege een inbreuk op enige bepaling in deze wet of op artikel 81 of 82 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap schadevergoeding wordt gevorderd, is de [Duitse] rechter gebonden aan de vaststelling van deze inbreuk zoals die in een definitieve beslissing van de kartelautoriteit, de Commissie van de Europese Gemeenschappen, de mededingingsautoriteit, of een als zodanig handelende rechterlijke instantie in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap is gedaan. Hetzelfde geldt voor dergelijke vaststellingen in rechterlijke uitspraken met gezag van gewijsde die in beroepszaken tegen beslissingen zoals bedoeld in de eerste zin zijn gedaan. [OMISSIS]”

[14] [§ 33, lid 4 van het Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) (Duitse wet tegen mededingingsbeperkingen), in de versie van 15 juli 2005, die van toepassing was van 13 juli 2005 tot en met 29 juni 2013 [OMISSIS]]

[15] [OMISSIS] Gezien het feit dat verzoeker heeft gesteld dat verweerster met betrekking tot de litigieuze voertuigen aan een kartel heeft deelgenomen en verzoeker deze voertuigen middels opdrachtverlening op 19 juni 2006 en 16 oktober 2007 bij verweerster heeft besteld, is [OMISSIS] de op die data geldende versie van § 33, lid 4, GWB van toepassing. [Or. 6]

[16] [OMISSIS] [D]eze nationale bepaling [is] een declaratoire weergave van artikel 16, lid 1, eerste zin, van verordening nr. 1/2003, dat al op grond van het Unierecht van toepassing is, althans binnen de reikwijdte van deze Unierechtelijke regeling [OMISSIS].

[17] **bb.** [nationale rechtspraak] [OMISSIS].

[18] [OMISSIS].

[19] [OMISSIS].

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

[21] c. Om de hiernavolgende redenen heeft de verwijzende rechter twijfels over de uitlegging van het besluit van de Commissie van 19 juli 2016, zoals omschreven in de prejudiciële vraag (aa), en blijkt dat er dienaangaande een voor de beslissing relevant verband tussen het besluit van de Commissie en het op het hoofdgeding toepasselijke nationale recht (bb) [OMISSIS]:

[22] aa. De twijfels aan de juiste uitlegging van het besluit van de Commissie zijn in de eerste plaats ontstaan door de letterlijke formulering van het besluit van de Commissie van 19 juli 2016

[23] „De producten waarop de inbreuk ziet, zijn vrachtwagens van tussen 6 en 16 ton (,middelzware vrachtwagens’) en vrachtwagens van méér dan 16 ton (,zware vrachtwagens’), zowel vrachtwagens als trekker-opleggers (hierna worden al deze types vrachtwagens tezamen ,vrachtwagens’ genoemd) (³ [Uitgesloten zijn vrachtwagens voor militair gebruik]). Deze zaak ziet niet op aftersales, andere diensten en garanties voor vrachtwagens, de verkoop van tweedehandsvrachtwagens of andere goederen of diensten.”

[24] [OMISSIS]

[25] waarin alleen van vrachtwagens in het algemeen wordt gesproken en alleen vrachtwagens voor militair gebruik uitdrukkelijk worden uitgezonderd, waardoor **[Or. 8]** met betrekking tot andere speciale voertuigen ruimte voor verschillende uitleggingsontstaats ontstaat. Enerzijds kan deze formulering zo worden opgevat dat het besluit in beginsel alleen „normale” vrachtwagens – met uitzondering van vrachtwagens voor militair gebruik – betreft, en dat speciale voertuigen, omdat ze in het besluit niet uitdrukkelijk worden genoemd, onder het begrip „andere goederen” vallen en niet onder het begrip „vrachtwagens”. Anderzijds kan de formulering ook zo worden opgevat dat met het begrip „vrachtwagens” alle soorten vrachtwagens worden bedoeld, en dus ook alle soorten speciale voertuigen – met uitzondering van militaire voertuigen.

[26] Voorts zijn twijfels aan de juiste uitlegging van het besluit van de Commissie gerezen doordat verweerster heeft aangevoerd dat de Commissie tijdens de voorbereiding van het besluit van 19 juli 2016 in een aan verweerster gericht verzoek om inlichtingen van 30 juni 2015 de reikwijdte van het onderzoek nader heeft omschreven en daarbij heeft medegedeeld dat „speciale voertuigen (bijvoorbeeld militaire voertuigen, brandweerwagens)” niet onder het begrip „vrachtwagens” vallen.

[27] Als voor de uitlegging van een besluit van de Commissie dezelfde methode zou mogen worden gebruikt als voor de uitlegging van wetgeving, dan zou kunnen worden gekomen tot een uitlegging door de ontstaansgeschiedenis van het besluit te analyseren; uitingen van de Commissie tijdens de voorbereiding van de besluitvorming zouden dan mogelijk een rol kunnen spelen bij de uitlegging van de tekst van het besluit om de omvang van de werkingssfeer daarvan te bepalen.

[28] Het is wat dit betreft niet duidelijk of de Commissie in het kader van het verzoek om inlichtingen van 30 juni 2015 voorafgaand aan de besluitvorming mogelijk al verduidelijkt heeft dat speciale voertuigen in het algemeen niet onder het begrip „vrachtwagens” vallen, en dat de opmerking „bijvoorbeeld militaire voertuigen, brandweerwagens”, die in het verzoek om inlichtingen tussen haakjes is toegevoegd, slechts voorbeelden geeft en geen limitatieve opsomming inhoudt. **[Or. 9]**

[29] Bij gebreke van uitdrukkelijke bewoordingen hierover in het besluit van de Commissie van 19 juli 2016 is voorts onduidelijk of het niet zo is dat, na het

verzoek om inlichtingen van 30 juni 2015, bij de wilsvorming die tot de vaststelling van het definitieve besluit heeft geleid het buiten beschouwing laten van speciale voertuigen aanvankelijk overwogen, maar later heroverwogen is en dat de opnemings in de werkingssfeer van speciale voertuigen (met uitzondering van militaire voertuigen) in het definitieve besluit gewenst en bedoeld was.

[30] Wanneer voorts in aanmerking wordt genomen dat het besluit van de Commissie het sluitstuk is van een zogenaamde schikkingsprocedure, betekent dit ook dat de Commissie uiteindelijk voor wat „milder” geformuleerde teksten zou kunnen hebben gekozen om überhaupt tot een schikkingsbesluit te kunnen komen. In die context is ook onduidelijk wat een eventuele „mildere” formulering betekent voor de reikwijdte van de rechtsgevolgen van het besluit van 19 juli 2016 met betrekking tot speciale voertuigen.

[31] **bb.** Het voor de beslissing relevante verband tussen het besluit van de Commissie en het op het hoofdgeding toepasselijke nationale recht volgt uit het feit dat naar Duits recht, overeenkomstig de hierboven aangehaalde bepaling in § 33, lid 4, GWB (oude versie), de vaststellingen van de Commissie met betrekking tot de inbreuk op de mededingingsregels voor de Duitse rechter, bindend zijn.

[32] Het – door uitlegging nader aan te geven – juiste begrip van het besluit van de Commissie van 19 juli 2016 is dus van belang voor de reikwijdte van de in het nationale recht bepaalde bindende werking. Op dit punt moet de verwijzende nationale rechter in de hier aanhangige kartelschadeprocedure duidelijk kunnen bepalen in hoeverre het besluit van de Commissie van 19 juli 2020 bindend is. Dit is op dit moment niet mogelijk.

[33] In de onderhavige zaak hangt de gegrondheid van de vordering dus af van het antwoord op de aan de orde gestelde vraag naar de uitlegging [**Or. 10**] van het besluit van de Commissie van 19 juli 2016. Als de uitlegging luidt dat speciale voertuigen, zoals in dit geval de litigieuze vuilniswagens, niet onder de werkingssfeer van het besluit van de Commissie vallen, dan kan verzoeker zich niet op een rechtstreekse bindende werking van het Commissiebesluit beroepen en valt alleen nog te denken aan onrechtstreekse effecten van het kartel, waaruit andere, verdergaande eisen aan de bewijslast van de partijen zouden voortvloeien.

[34] De verwijzende rechter acht het uit proceseconomisch oogpunt wenselijk om deze prejudiciële vraag nu al voor te leggen, met name omdat bij de verdere behandeling van de zaak een berekening van de eventuele kartelschade nodig zou kunnen zijn, waarvoor aanzienlijke processuele capaciteit en financiële middelen moeten worden ingezet – en mogelijk een economisch deskundige moet worden ingeschakeld.

[35] Het antwoord op de vraag is ook buiten de voorgelegde procedure van groot belang. In dit verband wijst de verwijzende rechter [OMISSIS] erop dat bij hem nog andere zaken met soortgelijke feiten aanhangig zijn, in sommige gevallen

echter met aanzienlijk meer aankopen (waarbij soms enkele honderden vrachtwagens betrokken zijn), waarin het eveneens – ook – gaat om de vraag of vuilniswagens of andere soorten speciale voertuigen [OMISSIS] onder de bindende werking van het besluit van de Commissie van 19 juli 2016 vallen. [OMISSIS].

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

[37] **2.** [Nationaal procesrecht] [OMISSIS]

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

WERKDOCUMENT