

Mål C-588/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

10 november 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Hannover (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

19 oktober 2020

Klagande:

Landkreis Northeim

Motpart:

Daimler AG

[utelämnas]

Landgericht

Hannover

Beslut

[utelämnas]

I målet

Landkreis Northeim [utelämnas]

- klagande -

[utelämnas]

mot

Daimler AG, [utelämnas] Stuttgart

- motpart -

[utelämnas] [Orig. s. 2]

har Landgericht Hannover – 13:e avdelningen för civilmål – [utelämnas] den 19 oktober 2020 beslutat följande:

1. **Följande fråga [utelämnas] hänskjuts till Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 267 första stycket b FEUF och 267 andra stycket FEUF:**

Ska Europeiska kommissionens beslut av den 19 juli 2016 – C(2016) 4673 final – vilket antogs i ett förfarande enligt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet (ärende AT.39824 – Lastbilar) tolkas på så sätt att även fordon för särskilda ändamål och specialfordon, särskilt sopbilar, omfattas av kommissionens slutsatser i detta beslut?

2. **Målet förklaras vilande i avvaktan på EU-domstolens avgörande beträffande tolkningsfrågan.**

[utelämnas]

Skäl

[1] 1. [utelämnas]

[2] a. Följande omständigheter ligger till grund för förevarande förfarande [utelämnas]:

[3] Klaganden, Landkreis Northeim, är ett offentlighetsorgan som, efter att ha genomfört anbudsproceduren, genom en beställning av den 19 juni 2006 köpte en komplett sopbil till ett pris av 146 740,00 euro och genom en beställning av den 10 december 2007 köpte en komplett sopbil till ett pris av 146 586,58 euro av motparten, Daimler AG, som är en bilkoncern som är verksam i hela världen och bland annat utvecklar, tillverkar och saluför lastbilar. [Orig. s. 3]

[4] Genom beslutet av den 19 juli 2016, vilket bland annat var riktat till Daimler AG [utelämnas], slog Europeiska unionens kommission fast att flera företag, däribland också Daimler AG, hade åsidosatt konkurrensrätten [utelämnas]. I beslutet angavs följande:

[5] ”2.3. Sammanfattning av överträdelsen:

De produkter som berörs av överträdelsen är lastbilar som väger mellan 6 och 16 ton (medeltunga lastbilar) och lastbilar som väger mer än 16 ton (tunga lastbilar), både konventionella lastbilar och tunga dragbilar (nedan kallas både medeltunga och tunga lastbilar gemensamt för lastbilar) ⁽⁵⁾ Lastbilar för militärt bruk omfattas inte).

Ärendet berör inte efterförsäljning, andra tjänster och garantier för lastbilar, försäljning av begagnade lastbilar eller andra varor eller tjänster.”

[6] Den engelska versionen av beslutet [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [OMISSIS] har i denna del följande lydelse:

[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 [Orig. 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] Landkreis Northeim gör gällande att det, genom den lastbilskartell som kommissionen konstaterade, har åsamkats ekonomiska skador till följd av alltför höga priser på grund av kartellen. Landkreis Northeim yrkar ersättning för dessa genom talan i detta förfarande.

[9] Landkreis Northeim anser att de sopbilar som köpts in omfattas av begreppet lastbilar i kommissionens beslut och hänvisar till ordalydelsen i beslutet, enligt vilken fordon för särskilda ändamål inte uttryckligen har undantagits.

[10] Daimler AG anser däremot att de omtvistade sopbilarna i egenskap av fordon för särskilda ändamål inte omfattas av kommissionens beslut. Daimler AG har i detta avseende gjort gällande att kommissionen före beslutet av den 19 juli 2016 i en [utelämnas] begäran om upplysningar som tillställdes Daimler AG den 30 juni 2015 [utelämnas] preciserade omfattningen av undersökningarna och meddelade att begreppet lastbil inte omfattade begagnade lastbilar, fordon för särskilda ändamål och specialfordon (till exempel militärfordon och brandfordon), återförsålda påbyggnader (så kallade add-ons), eftermarknadstjänster och andra tjänster och garantitjänster.

[11] **b.** [utelämnas]

[12] **aa.** I den bestämmelse i tysk lagstiftning i den lydelse som är tillämplig i förevarande mål för att avgöra tvisten anges följande: [**Orig. s. 5**]

[13] ”33 § i Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (lagen om förbud mot konkurrensbegränsningar) (nedan kallad GWB) – talan om förbudsföreläggande, skadeståndsansvar

...

4) När skadestånd begärs på grund av en överträdelse av en bestämmelse i denna lag eller av artikel 81 eller 82 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, är domstolen i detta avseende bunden av det som har konstaterats avseende överträdelsen i ett slutligt beslut av den nationella konkurrensmyndigheten, Europeiska gemenskapernas kommission eller den konkurrensmyndighet eller den domstol som agerar som konkurrensmyndighet i en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen. Detsamma gäller för motsvarande konstateranden i lagakraftvunna domstolsavgöranden som har meddelats till följd av att ett beslut enligt första meningen har överklagats. [utelämnas]”

[14] (33 § stycke 4 GWB i dess lydelse den 15 juli 2005, som gällde från den 13 juli 2005 till den 29 juni 2013 [OMISSIS])

[15] [utelämnas] Vad gäller den av Landkreis Northeim åberopade överträdelsen av Daimler AG av konkurrensrätten i samband med de omtvistade fordonen, vilka utgjorde föremål för beställningarna av den 19 juni 2006 och den 16 oktober 2007, ska [utelämnas] den lydelse av 33 § stycke 4 GWB som var i kraft vid dessa tidpunkter tillämpas. [Orig. s. 6]

[16] [utelämnas] Denna nationella bestämmelse är en fastställande återgivning av den unionsrättsliga bestämmelsen i artikel 16.1 första meningen i förordning 1/2003 som ändå gäller, åtminstone så långt som denna unionsrättsliga bestämmelse räcker [utelämnas].

[17] **bb.** [Nationell rättspraxis] [utelämnas]

[18] [utelämnas].

[19] [utelämnas].

[20] [utelämnas] [Orig. s. 7] [utelämnas].

[21] **c.** Av nedanstående skäl är den hänskjutande domstolen osäker på tolkningen av kommissionens beslut av den 19 juli 2016 i den mening som avses i frågan (**aa**) som hänskjuts för förhandsavgörande. Det finns såtillvida ett för avgörandet relevant samband mellan kommissionens beslut och den nationella rätt som är tillämplig på det nationella målet (**bb**) [utelämnas]:

[22] **aa.** Den hänskjutande domstolen är först och främst osäker på tolkningen av kommissionens beslut på grund av den omständigheten att det i den ordagranna formuleringen av kommissionens beslut av den 19 juli 2016

[23] ”De produkter som berörs av överträdelsen är lastbilar som väger mellan 6 och 16 ton (medeltunga lastbilar) och lastbilar som väger mer än 16 ton

(tung lastbilar), både konventionella lastbilar och tunga dragbilar (nedan kallas både medeltunga och tunga lastbilar gemensamt för lastbilar) (1 Lastbilar för militärt bruk omfattas inte). Ärendet berör inte efterförsäljning, andra tjänster och garantier för lastbilar, försäljning av begagnade lastbilar eller andra varor eller tjänster.”

[24] [utelämnas]

[25] endast rent allmänt talas om lastbilar och härvid enbart lastbilar för militära ändamål uttryckligen undantas, varför följaktligen [**Orig. s. 8**] olika tolkningar är tänkbara när det gäller andra specialfordon. Formuleringen skulle å ena sidan kunna förstås på så sätt att i princip bara ”normala” lastbilar – utom fordon för militärt bruk – ska omfattas och fordon för särskilda ändamål därmed omfattas av begreppet ”andra varor” och undantas från begreppet ”lastbilar”, eftersom de inte nämns uttryckligen. Å andra sidan skulle formuleringen också kunna förstås på så sätt att alla typer av lastbilar avses med begreppet ”lastbilar”, alltså även alla typer av fordon för särskilda ändamål – utom militärfordon.

[26] Vidare uppkommer det tvivel om hur kommissionens beslut ska tolkas, eftersom den omständighet som Daimler AG har anfört, nämligen att kommissionen före beslutet av den 19 juli 2016 i en begäran om upplysningar som tillställdes Daimler AG den 30 juni 2015 preciserade omfattningen av undersökningarna och meddelade att begreppet lastbil inte omfattade ”fordon för särskilda ändamål och specialfordon (till exempel militärfordon)”.

[27] Om ett beslut av kommissionen omfattas av samma tolkningsmetoder som en lag är en tolkning med åberopande av det sätt på vilket beslutet tillkommit möjlig; då kan kommissionens yttranden innan beslutet fattades eventuellt åberopas i samband med tolkningen av beslutets ordalydelse för att fastställa räckvidden av beslutets verkan.

[28] Det är i detta avseende oklart huruvida kommissionen i samband med sin begäran om upplysningar av den 30 juni 2015 kanske redan innan beslutet senare antogs klargjorde att fordon för särskilda ändamål och specialfordon generellt inte ska omfattas av begreppet lastbilar och tillägget inom parentes i begäran om upplysningar med påpekandet ”till exempel militärfordon” bara är ett exempel och inte en uttömmande uppräkningslista. [**Orig. s. 9**]

[29] Eftersom det inte finns någon motsvarande explicit formulering i kommissionens beslut av den 19 juli 2016 är det vidare oklart huruvida kommissionen efter begäran om upplysningar av den 30 juni 2015, i samband med de slutgiltiga överläggningarna för att fatta beslut, möjligen övervägt att utesluta fordon för särskilda ändamål, men senare övergett tanken, och när den fattade slutgiltigt beslut avsåg att inkludera fordon för särskilda ändamål (utom militärfordon).

[30] Om man dessutom betänker att kommissionens beslut antogs i ett så kallat settlement-förfarande är det oklart huruvida de språkliga formuleringar som

kommissionen slutligen valde kanske blev ”mjukare” för att ett settlement-beslut överhuvudtaget skulle kunna komma till stånd. Mot denna bakgrund är det också oklart vilka konsekvenser en sådan eventuellt ”mjukare” formulering skulle få för räckvidden av rättsverkningarna av beslutet av den 19 juli 2016.

[31] **bb.** Det för utgången i målet relevanta sambandet mellan kommissionens beslut och den nationella lagstiftning som är tillämplig på det nationella målet, framgår av den omständigheten att det i tysk rätt enligt 33 § stycke 4 GWB i dess tidigare lydelse som citerats ovan föreskrivs att de tyska domstolarna ska vara bundna av kommissionens konstateranden om överträdelse av konkurrensrätten.

[32] Den exakta innebörden – som ska preciseras genom en tolkning – av ordalydelsen i kommissionens beslut av den 19 juni 2016 har därmed betydelse för räckvidden av den bindande verkan som föreskrivs i den nationella rätten. I förevarande mål som rör skadeståndskrav på grund av kartellbildning måste den hänskjutande nationella domstolen kunna fastställa tydligt i vilken omfattning kommissionens beslut av den 19 juli 2020 har bindande verkan. Det är inte möjligt för närvarande.

[33] Utgången i det aktuella förfarandet beror således på svaret på den fråga som har hänskjutits beträffande tolkningen [**Orig. s. 10**] av kommissionens beslut av den 19 juli 2016. Om tolkningen skulle visa att fordon för särskilda ändamål, såsom de omtvistade sopbilarna i det nu aktuella fallet, inte omfattas av verkan av kommissionens beslut skulle Landkreis Northeim inte kunna göra gällande att kommissionens beslut har direkt bindande verkan i det avseendet, och vad gäller de indirekta verkningar av kartellen som då är de enda som fortfarande är tänkbara, skulle det ställas andra mer långtgående krav på parterna när det gäller att lägga fram sin sak.

[34] Den hänskjutande domstolen anser att det är processekonomiskt att redan nu klargöra frågan som hänskjuts för förhandsavgörande. Under det fortsatta förfarandet vid den nationella domstolen blir det eventuellt nödvändigt att göra en ekonomisk bedömning av de skador som kan ha uppkommit till följd av kartellbildning, och detta kommer bara att vara möjligt med en avsevärd insats i process- och kostnadshänseende.

[35] Svaret på frågan har också stor betydelse för andra mål. Det ska noteras att rätten [utelämnas] har att avgöra ytterligare mål i vilka de faktiska omständigheterna liknar dem i förevarande mål, men vilka till viss del avser betydligt fler förvärv (i vissa mål handlar det om fler än hundra lastbilar), i vilka det också tvistas om huruvida sopbilar eller andra fordon för särskilda ändamål och specialfordon [utelämnas] omfattas av verkan av kommissionens beslut av den 19 juli 2016. [utelämnas]

[36] [utelämnas] [**Orig. s. 11**] [utelämnas]

[37] **2.** [Nationell processrätt] [utelämnas]

[38] 3. [utelämnas]

ARBETSDOKUMENT