



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

LAILA MEDINA

esitatud 24. veebruaril 2022¹

Kohtuasi C-588/20

Landkreis Northeim

versus

Daimler AG,

menetluses osalesid:

Iveco Magirus AG,

TRATON SE, varem MAN SE,

MAN Truck & Bus AG,

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Landgericht Hannover (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Konkurents – ELTL artikliga 101 vastuolus olevaks tunnistatud tegevusega tekitatud kahju hüvitamise nõue – Kokkulepped, otsused ja kooskõlastatud tegevus – Komisjoni otsus rikkumise tuvastamise kohta – Kokkuleppemenetlus – Rikkumisega seotud tooted – Veoautod – Erisõidukid – Prügiveoautod

1. Käesolev Landgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) eelotsusetaotlus puudutab komisjoni 19. juuli 2016. aasta otsuse C(2016) 4673 final, milles käsitletakse [ELTL] artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 kohast menetlust (juhtum AT.39824 – veokid) („otsus“)², tõlgendamist. Selles otsuses määras komisjon seni kõige kõrgema trahvi kartelli asjas – nimelt 2,93 miljardit eurot (ja kokku 3,81 miljardit eurot³) veokitootjatele salajase kokkuleppe eest veokihindade kunstlikult tõstmiseks ja rangemate heitekontrollieeskirjade täitmise kulude edasi kandmiseks 14 aasta pikkusel ajavahemikul. Eelotsusetaotlus on esitatud nn järelhagi menetluses Landkreis Northeimi (Northeimi haldusüksus, Saksamaa; edaspidi „Northeimi maakond“) ja Daimler AG (edaspidi „Daimler“) vahel. Northeimi maakond nõuab seoses Daimlerilt ostetud prügiveoautodega Daimlerilt ELTL artikli 101 lõikega 1 ja Euroopa Majanduspiirkonna lepingu (edaspidi „EMP leping“) artikliga 53 keelatud tegevusest tingitud kahju hüvitamist.

¹ Algkeel: inglise.

² ELT 2017, C 108, lk 6. Otsuse kokkuvõte on avalikult kättesaadav aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0406%2801%29>.

³ Komisjon määras esimese summa ettevõtjatele, kes otsustasid kokkuleppe sõlmida. Seejärel määras ta 880 523 000 euro suuruse trahvi ka Scaniale, kes oli otsustanud selles kartellijuhtumis kokkuleppe sõlmimata jätta. MAN sai täieliku kaitse, kuna ta paljastas kartelli olemasolu, vältides seega ligikaudu 1,2 miljardi euro suurust trahvi.

2. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib sisuliselt teada, kas otsust tuleks tõlgendada nii, et erisõidukid, konkreetselt prügiveoautod, kuuluvad selle otsuse tähenduses mõiste „rikkumisega seotud tooted“ alla.

I. Põhikohtuasja faktilised asjaolud ja eelotsuse küsimused

3. Northeimi maakond (avalik-õiguslik organ) ostis aastatel 2006 ja 2007 Daimlerilt kaks olmejäätmete kogumise veoautot vastavalt hinnaga 146 740,00 eurot ja 146 586,58 eurot, kummalgi juhul pärast pakkumismenetlust.

4. 19. juulil 2016 võttis Euroopa Komisjon kokkuleppemenetluses vastu otsuse.

5. Selles otsuses tuvastas komisjon, et mitu rahvusvahelist veokitootjat, sealhulgas Daimler, MAN ja Iveco Magirus, olid rikkunud ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53. Rikkumine seisnes veokite kaaluga 6–16 tonni („keskmise suurusega veokid“) või veokite kaaluga üle 16 tonni („raskeveokid“) Euroopa Majanduspiirkonnas (EMP) hinnastamise ja hindade tõstmise salajastes kokkulepetes ning nende veokite puhul EURO 3–6 normidega nõutud heitekontrolli tehnoloogia juurutamise kulude edasikandmises. Rikkumine hõlmas kogu EMPd ja kestis 17. jaanuarist 1997 kuni 18. jaanuarini 2011 (edaspidi „kartell“).

6. Pärast seda, kui see otsus oli tehtud, esitas Northeimi maakond Landgericht Hannoverile (esimese astme kohus, Hannover) Daimleri vastu hagi kahju hüvitamise nõudes. Hagi nõutakse Daimleri konkurentsivastase tegevuse tõttu sellele maakonnale tekitatud rahalise kahju hüvitamist. See hagi on selle ettevõtja suhtes „järelhagi“ (kahju hüvitamise hagi, mis on esitatud liikmesriigi kohtule pärast komisjoni lõplikku otsust, millega on tuvastatud ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumine).

7. Northeimi maakond leiab, et Daimlerilt ostetud prügiveoautod kuuluvad otsuses määratletud veokite mõiste alla. See seisukoht põhineb selle otsuse sõnastusel, mis ei välista sõnaselgelt erisõidukeid.⁴

8. Seevastu Daimler väidab eelotsusetaotluse esitanud kohtus, et need prügiveoautod ei kuulu otsuse kohaldamisalasse, kuna need on erisõidukid. Ta põhjendab seda asjaoluga, et enne seda otsust täpsustas komisjon Daimlerile saadetud 30. juuni 2015. aasta teabenõudes oma uurimise ulatust (edaspidi „2015. aasta teabenõue“), märkides, et mõiste „veok“ ei hõlma kasutatud veokeid, erisõidukeid (nt militaarveokid, tuletõrjeautod), edasimüüdud „lisaseadmeid“, müügijärgset teenindust ning muid teenuseid ja garantiisid.

9. Selles kontekstis ja arvestades määruse (EÜ) nr 1/2003⁵ artikli 16 lõikes 1 sätestatud nõudeid, mille kohaselt juhul, kui liikmesriikide kohtud teevad otsuseid ELTL artiklite 101 või 102 kohaldamisalasse kuuluvate kokkulepete, otsuste või tegevuse kohta, mille kohta on juba olemas komisjoni otsus, ei või nende otsused olla vastuolus komisjoni otsusega, on eelotsusetaotluse esitanud kohtul kahtlusi seoses küsimusega, milliseid tooted hõlmab kartell, mida põhikohtuasi puudutab. Täpsemalt, arvestades asjaolu, et liikmesriigi tasandil ei ole kohtupraktika küsimuses,

⁴ Sõnaselgelt on välja jäetud ainult militaarveokid.

⁵ Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus [ELTL artiklites 101 ja 102] sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (EÜT 2003 L 1, lk 1; ELT eriväljaanne 08/02, lk 205).

kas erisõidukid kuuluvad mõiste „veokid“ alla selle otsuse tähenduses, ühtne, tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul küsimus, kas prügiveoautod on selle kartelliga hõlmatud toodete hulgast välja jäetud.

10. Selle kohta märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus kõigepealt, et komisjon leidis otsuse põhjenduses 5 esiteks, et „[r]ikkumisega seotud tooted on veokid kaaluga 6–16 tonni („keskmise suurusega veokid“) ja veokid kaaluga üle 16 tonni („raskeveokid“) nii furgoon- kui ka sadulveokitena“; ja teiseks, et „militaarveokid“ ei kuulu otsuse kohaldamisalasse.

11. Neil asjaoludel leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks, et sõnastust, mida komisjon rikkumisega seotud toodete kirjeldamiseks kasutas, saab mõista nii, et sellega peetakse põhimõtteliselt silmas üksnes „tavalisi“ veokeid, välja arvatud militaarveokid, ning sõnaselge kinnituse puudumisel jäävad erisõidukid, sealhulgas prügiveoautod, komisjoni kasutatud mõistest „veokid“ välja, kuna need kuuluvad mõiste „muud kaubad“ alla.⁶

12. Teiseks võib eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates seda sõnastust mõista ka nii, et mõiste „veokid“ hõlmab kõiki veokiliike, mis tähendab, et see hõlmab kõiki erisõidukite liike, välja arvatud militaarveokid.

13. Seejärel soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kuidas mõjutab 2015. aasta teabenõue rikkumisega seotud toodete kindlaksmääramist. Eelkõige küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas asjaolu, et komisjon märkis, et selle taotluse tähenduses ei hõlma mõiste „veokid“ kasutatud veokeid või erisõidukeid (konkreetselt militaarsõidukid, tuletõrjeautod), tähendab seda, et eespool loetletu on vaid näidete loetelu, mitte aga erisõidukite ammendav loetelu.

14. Lõpuks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et otsus on tehtud kokkuleppemenetluses, mille komisjon algatas pärast seda, kui selles menetluses osalevad pooled seda temalt taotlesid. Selles kontekstis soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, milline mõju on asjaolul, et konkurentsivastase tegevuse ulatus on sellise menetluse raames kindlaks määratud.

15. Neil asjaoludel otsustas Landgericht Hannover (esimese astme kohus, Hannover) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmine eelotsuse küsimus:

„Kas [komisjoni] 19. juuli 2016. aasta otsust C(2016) 4673 final, milles käsitletakse ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 kohast menetlust (juhtum AT.39824 – veokid), tuleb tõlgendada nii, et selle komisjoni otsuse järeldused hõlmavad ka erisõidukeid, konkreetselt prügiveoautosid?“

16. Kirjalikud seisukohad on esitanud Northeimi maakond, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG („Schönackers“), Daimler, TRATON SE (varem „MAN“), Iveco Magirus, Austria valitsus ja komisjon. Kõik need pooled (peale Austria valitsuse) kasutasid võimalust esitada ka suulised argumendid kohtuistungil Euroopa Kohtus.

⁶ Otsuse põhjenduses 5 on sedastatud: „Juhtum ei puuduta veokite müügi järgset teenindust, muid teenuseid ega garantiisid *veokite jaoks*, kasutatud veokite *müüki* ega selle otsuse adressaatide müüdavaid *muid kaupu* ega teenuseid“ (kohtujuristi kursiiv).

II. Õiguslik analüüs

A. Poolte argumentide lühikokkuvõte

17. Northeimi maakond väidab esiteks, et eelotsusetaotlus on vastuvõetamatu, kuna Daimler ei kasutanud ettenähtud tähtaja jooksul oma õigust otsuse peale Üldkohtusse edasi kaevata ning seega ei saa ta enam selle otsuse õiguspärasust vaidlustada, algtades liikmesriigi kohtutes menetlused selle otsuse täitmise riigisiseste meetmete vastu. Liidu meetme kehtivus on liikmesriikide kohtutele siduv, mistõttu ei ole enam võimalik esitada eelotsusetaotlust otsuse kehtivuse kohta.

18. Schönackers, kes astus menetlusse Northeimi maakonna nõuete toetuseks, väidab, et eelotsusetaotluse esitanud kohus ei näi arvavat, et esitatud küsimusele vastamine on põhikohtuasja lahendamiseks vajalik.

19. Teise võimalusena väidavad Northeimi maakond ja Schönackers sisuliselt, et komisjoni teabenõue ei mõjuta otsuse tõlgendamist.

20. Teiseks leiavad Northeimi maakond ja Schönackers, et miski otsuses ei võimalda järeldada, et prügiveoautod on selle otsuse kohaldamisalast välja arvatud.

21. Lisaks kuuluvad Northeimi maakonna sõnul nii veokid kui ka erisõidukid määruse (EL) 2018/858⁷ tähenduses N-kategooriasse. Seda järeldust kinnitab ka asjaolu, et määruse (EL) 2019/631⁸ ja määruse (EL) 2018/956⁹ kohaldamisala hõlmab üldiselt N-kategooria tarbesõidukeid.

22. Seejärel väidab Northeimi maakond, et nagu nähtub direktiivi 2006/126/EÜ¹⁰ artiklist 4, eristatakse sõidukeid kategooriate kaupa üksnes sõiduki massi, sõidukis veetavate isikute maksimaalse arvu ja sõiduki juhtimise õiguse omandamise vanuse alampiiri järgi.

23. Lisaks näitab Northeimi maakonna sõnul seda, et prügiveoautod kuuluvad veokite kategooriasse, konkreetset mootorsõidukite ja nende haagiste loetellu, mille on koostanud Kraftfahrt-Bundesamt (Saksamaa Liitvabariigi transpordiamet). Selles loetelus on prügiveoauto klassifitseeritud kui „olmejäätmekonteinerveok“.

24. Daimler, keda toetavad MAN ja Iveco Magirus, väidab, et erisõidukid ei ole otsuse tähenduses veokid.

25. Need ettevõtjad väidavad sisuliselt esiteks, et tavakeeles eristatakse veokeid ja erisõidukeid, kuna „veokid“ on peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja ehitatud sõidukid, samas kui „erisõidukid“ on eriotstarbeks ehitatud ja seadmestatud sõidukid. Teiseks märgivad Daimler, MAN ja Iveco Magirus, et terminit „veok“ on määratletud ja kasutatud erinevates liidu teises

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT 2018, L 151, lk 1).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus, millega kehtestatakse uute sõidukite ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT 2019, L 111, lk 13).

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT 2018, L 173, lk 1).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv juhilubade kohta (ELT 2006, L 403, lk 18).

õiguse aktides. Nende ettevõtjate sõnul on liidu õiguses antud määratlus otsuses esitatud järelduste aluseks. Kolmandaks leiavad Daimler, MAN ja Iveco Magirus sisuliselt, et otsuse sõnastusest tervikuna ei saa järeldada, et see otsus hõlmab erisõidukeid. Neljandaks väidavad Daimler, MAN ja Iveco Magirus, et põhikohtuasjas kõnealused prügiveoautod ei ole oma kasutusotstarbe, seadmestiku ja eriomaduste tõttu mõeldud kaubaveoks – vaid on spetsiaalselt projekteeritud kasutamiseks jäätmekäitlussektoris – ega kuulu seega otsuse kohaldamisalasse. Viiendaks väidab Iveco Magirus, et otsuse adressaatide jaoks ei ole ilmselge – ja veelgi vähem ilmne –, et liikmesriigi kohus võib kahju hüvitamise hagi raames leida, et see otsus puudutab ka erisõidukeid. Kuuendaks väidab Iveco Magirus sisuliselt, et Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 47 esimeses lõigus sätestatud tõhusa kohtuliku kaitse põhimõte nõuab juhul, kui otsuse esemelise kohaldamisala suhtes on kahtlusi, et otsust tõlgendatakse kitsalt, ja seega ei saa erisõidukeid pidada veokiteks selle otsuse tähenduses.

26. Austria valitsus ja komisjon väidavad sisuliselt, et prügiveoautod kuuluvad kartelli ja otsuse esemeks olevate toodete hulka.

B. Õiguslik hinnang

1. Vastuvõetavus

27. Põhikohtuasja hageja Northeimi maakond ja Schönackers väidavad sisuliselt, et nii eelotsusetaotlus kui ka eelotsuse küsimus on vastuvõetamatud.

28. Ma leian, et need argumendid tuleb tagasi lükata.

29. Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et kui eelotsuse küsimused puudutavad liidu õiguse tõlgendamist – nagu käesoleval juhul –, on Euroopa Kohus põhimõtteliselt kohustatud otsuse tegema.¹¹

30. Käesoleval juhul on eelotsusetaotluse esitanud kohtule esitatud komisjoni otsuse alusel kahju hüvitamise järelehagi. Selles otsuses tuvastas komisjon, et mitu ettevõtjat, sealhulgas Daimler, MAN ja Iveco Magirus, osalesid veokikartellis ning rikkusid ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53.¹²

31. Eelotsusetaotluses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasja hageja (Northeimi maakond), kes ostis kaks prügiveoautot, leiab, et need veokid kuuluvad rikkumisega seotud toodete hulka. Seevastu väidab Daimler eelotsusetaotluse esitanud kohtus, et need veokid on erisõidukid ega kuulu seega otsuse esemelisse kohaldamisalasse.

32. On selge, et eelotsusetaotluse esitanud kohus ei ole kindel, milline on otsuse õige esemeline kohaldamisala, ning ta ei suuda põhikohtuasjas kindlaks teha, kas need kaks prügiveoautot kuuluvad selle otsuse kohaldamisalasse või mitte.

¹¹ 4. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Minister for Justice and Equality and Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

¹² Vt käesoleva ettepaneku punkt 5.

33. Sellest järeldub, et otsuse kohaldamisala tõlgendus, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus taotleb, on talle vajalik selleks, et teha kindlaks, kas kahju hüvitamise hagi on põhjendatud või mitte.

34. Mis puudutab Northeimi maakonna argumenti käesoleva ettepaneku punktis 17, siis piisab sellest, kui märkida, et eelotsusetaotlusest nähtub, et Daimler on üks kostjatest otsuse alusel Northeimi maakonna esitatud kahju hüvitamise hagis algatatud põhikohtuasjas ning Daimler ei vaidlusta selle otsuse kehtivust eelotsusetaotluse esitanud kohtus.

35. Lisaks, erinevalt komisjoni otsustest, millega kohustatakse siseturuga kokkusobimatu riigiabi tagasi nõudma, ei eelda komisjoni otsus, millega tuvastatakse sellise kartelli olemasolu, nagu on siin kõne all, vajadust võtta selle otsuse rakendamiseks riigisisene meede.

36. Sellest järeldub, et siin on küsimus ainult otsuse tõlgendamises.

37. Lõpuks on Euroopa Kohtul juba palutud tõlgendada komisjoni otsuseid konkurentsioiguse valdkonnas, kuna need on liidu institutsiooni aktid ELTL artikli 267 tähenduses.¹³

2. Sisulised küsimused

(a) Sissejuhatus

38. Kõigepealt, nagu liidu kohus on juba otsustanud, „ei ole ELTL artikli 101 lõike 1 raames asjaomase turu eelnev määratlemine vajalik, kui vaidlusalusel kokkuleppel on iseenesest konkurentsi piirav eesmärk, see tähendab kui komisjon sai turgu varem piiritlemata õigesti järeldada, et kõnealune kokkulepe kahjustas konkurentsi ja võis tuntavalt mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. Tegemist on eelkõige kõige tõsisemate piirangute juhtumitega, mis on sõnaselgelt keelatud ELTL artikli 101 lõike 1 punktides a–e“.¹⁴ Leian, et eespool öeldu on igal juhul õige niisuguse kartelli puhul, nagu on kõne all põhikohtuasjas.

39. Käesolevas asjas ei ole vaidlust selles, et kartellil olid kõik ELTL artikli 101 lõike 1 ja EMP lepingu artikli 53 lõike 1 tähenduses kokkulepped ja/või kooskõlastatud tegevuse tunnused, mille eesmärk oli takistada, piirata ja/või kahjustada konkurentsi veokite suhtes EMPs.¹⁵

40. Lisaks on liidu kohtupraktikas samuti täpsustatud, et „turu, mida puudutab komisjoni otsus ELTL artikli 101 rikkumise tuvastamise kohta, määratlevad kartelli kokkulepped ja tegevus“.¹⁶

41. Nimelt nähtub liidu kohtupraktikast, et „asjaomast turgu ei [vali] meelevaldselt mitte komisjon, vaid just selles keelatud kokkuleppes osalejad, [kes] pühendasid oma [konkurentsivastase] tegevuse tahtlikult [asjasse puutuvatele] toodetele“.¹⁷

¹³ Vt 20. mai 2010. aasta kohtuotsus Todaro Nunziatina & C. (C-138/09, EU:C:2010:291) ning 13. juuni 2019. aasta kohtuotsus Copebi (C-505/18, EU:C:2019:500).

¹⁴ 28. juuni 2016. aasta kohtuotsus Portugal Telecom vs. komisjon (T-208/13, EU:T:2016:368, punkt 176) (ei kuulu edasikaebamisele; vt ka selles punktis viidatud täiendav kohtupraktika).

¹⁵ Vt otsuse põhjendus 69. Otsuse peale kaebust ei esitatud ja sellel on seadusjõud.

¹⁶ 27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus InnoLux vs. komisjon (T-91/11, EU:T:2014:92, punkt 131 ja selles viidatud kohtupraktika; Euroopa Kohtule esitatud apellatsioonkaebus jäeti rahuldamata).

¹⁷ 15. juuni 2005. aasta kohtuotsus Tokai Carbon jt vs. komisjon (T-71/03, T-74/03, T-87/03 ja T-91/03, ei avaldata, EU:T:2005:220, punkt 90; Euroopa Kohtule esitatud apellatsioonkaebus jäeti rahuldamata).

42. Eeltoodud kaalutlusi ja eelotsusetaotluse olemust arvestades ei ole Euroopa Kohtu ülesanne määratleda käesoleval juhul asjaomast kaubaturgu ega kontrollida, kas komisjon on asjaomase kaubaturu määratlenud.

43. Euroopa Kohtu ülesanne on käesolevas asjas hinnata otsuse kohaldamisala, st teha kindlaks, millised on komisjon otsuses tuvastatud „rikkumisega seotud tooted“. Eelkõige peab ta kindlaks tegema, kas otsusest nähtub, et erisõidukid, eelkõige prügiveoautod, kuuluvad rikkumisega seotud toodete hulka.

44. Kõigepealt tuleb märkida, et mitmes poolte viidatud ELi teisele õiguse õigusaktis (nagu direktiiv 97/27/EÜ¹⁸) antud mõistete „veok“ ja „erisõiduk“ erinevad määratlused ei ole asjakohased, kuna komisjon ei tuginenud otsuses sellistele aktidele/määratlustele ning otsus sisaldab rikkumisega seotud toodete oma määratlust, mis on käesolevas asjas hindamiseks asjakohane. Seega peaks Euroopa Kohus oma arutluskäigus lähtuma üksnes otsuse enda määratlustest ja sõnastusest.

(b) Otsuse kohaldamisala

45. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt „tuleb [liidu] õigusnormi tõlgendamiseks [...] arvesse võtta nii sätte sõnastust kui ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärgi, mille osaks see säte on“.¹⁹

46. Euroopa Kohus ei saa siiski tõlgendada vastupidi selle selgele ja ühemõttelisele sõnastusele.²⁰

(1) Otsuse sõnastus

47. Esiteks ei ole vaidlust selles, et otsuse mõiste „veok“ vastab vastuväiteteatises kasutatud määratlusele, ainult selle erinevusega, et komisjon jättis otsusest sõnaselgelt välja militaarveokid (kui see nii ei oleks, oleksid ettevõtjad tõenäoliselt sel alusel otsuse edasi kaevanud).

48. Otsuse artiklis 1 on sätestatud: „EMPs veokite hinnastamise ja brutohinna tõstmise salajas[te] kokkulep[etega], samuti EURO 3–6 normidega nõutud keskmise suurusega ja raskeveokite heitekontrolli tehnoloogiate juurutamise kulu ajastamis[e] ja ülekandmis[ega] rikkusid järgmised ettevõtjad ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 märgitud ajavahemikel: [...] c) Daimler AG, 17. jaanuarist 1997 kuni 18. jaanuarini 2011“ („rikkumine“).

49. Artiklit 1 tuleb tõlgendada koostoimes selle otsuse põhjendusega 5.

50. Põhjenduses 5 on märgitud: „Rikkumisega seotud tooted on veokid kaaluga 6–16 tonni („keskmise suurusega veokid“) ja veokid kaaluga üle 16 tonni („raskeveokid“) nii furgoon- kui ka sadulveokitena (edaspidi keskmise suurusega veokid ja raskeveokid üheskoos „veokid“). [Joonealuses märkuses 5 on siin märgitud: „välja arvatud militaarveokid“]. Juhtum ei puuduta veokite müügi järgset teenindust, muid teenuseid ega garantiisid veokite jaoks, kasutatud veokite müüki ega selle otsuse adressaatide müüdavaid muid kaupu ega teenuseid“.

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 1997. aasta direktiiv, mis on seotud teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste masside ning mõõtmetega ning millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ (EÜT 1997, L 233, lk 31; ELT eriväljaanne 13/19, lk 200).

¹⁹ Vt 7. juuni 2005. aasta kohtuotsus VEMW jt (C-17/03, EU:C:2005:362, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).

²⁰ Vt selle kohta 15. juuli 2010. aasta kohtuotsus komisjon vs. Ühendkuningriik (C-582/08, EU:C:2010:429, punkt 51 ja seal viidatud kohtupraktika).

51. Otsuse sõnastusest nähtub selgelt, et otsus puudutab *kõikide* keskmise suurusega ja raskeveokite müüki olenemata sellest, kas tegemist on furgoon- või sadulveokitega.²¹

52. Selle otsuse sõnastuse kohaselt on sõnaselgelt välja jäetud *ainult militaarveokid*. Lisaks militaarveokitele ei puuduta otsus ka veokite müügi järgset teenindust, muid teenuseid ega garantiisid veokite jaoks, kasutatud veokite müüki ega selle otsuse adressaatide müüdavaid muid kaupu ega teenuseid.²²

53. Mis erisõidukitesse puutub, siis kuna otsuse kohaldamisalast on välja jäetud ainult militaarveokid, siis tuleb asuda seisukohale, et otsus hõlmab kõiki veokeid massiga 6–16 tonni ja üle 16 tonni, sh erisõidukeid (välja arvatud ainult militaarveokid).

54. Kui komisjon oleks soovinud otsuse kohaldamisalast välja jätta muud liiki veokeid, näiteks prügiveoautod, siis oleks ta neid sõnaselgelt nimetanud.

55. Minu arvates on see ainus otsuse tõlgendus, mis on vastavuses õigusselguse ja õiguskindluse põhimõttega. Need kaks põhimõtet käivad käsikäes.

56. Esiteks nõuab õigusselguse põhimõte, et aktid, mille on vastu võtnud liidu institutsioonid – nagu komisjoni otsused konkurentsijuhtumites –, oleksid selged ja ühemõttelised.

57. Teiseks nõuab õiguskindluse üldpõhimõte, mis on liidu õiguse aluspõhimõte, eelkõige seda, et „õigusnorm peab olema selge ja täpne selleks, et õigussubjektid saaksid selgelt teada oma õigusi ja kohustusi ning võtta arvesse nende tagajärgi“.²³

58. Sellega seoses on Euroopa Kohus juba otsustanud, et õiguskindluse nõuet tuleb eriti rangelt järgida siis, kui tegemist on liidu õigusnormidega, mis võivad tekitada rahalisi kohustusi, et asjaomastel isikutel oleks võimalik täpselt teada oma kohustuste ulatust.²⁴

59. Lisaks on otsuse selline tõlgendus vajalik ka seetõttu, et selliseid välistamisi nagu otsuses tehtud erand, millega jäetakse välja ainult militaarveokid, tuleb tõlgendada kitsalt.

60. Ma leian samamoodi nagu Northeimi maakond, et otsus lisada selle otsuse põhjendusele 5 joonealune märkus militaarveokite kohta kohe pärast otsuse põhjenduses 5 nimetatud veokite kirjeldust näitab selgelt, et komisjon leidis, et erisõidukid kuuluvad otsuses käsitletud toodete hulka ning neid ei saa liigitada näiteks „kartelli liikmete müüdavateks muudeks kaupadeks“.

61. Lisaks tuleneb ka süstemaatilisest võrdlusest otsuse teiste lõikudega, et see otsus hõlmab ka erisõidukeid (välja arvatud militaarveokid).

62. Nõustun komisjoniga, et on oluline märkida, et kartell, milles Daimler osales, hõlmas konkurentsivastaseid kokkuleppeid brutohinnakirjade kohta, milles olid näidatud eri komponentide hinnad, ning veokite konfiguraatoreid, mis olid suure hulga individuaalsete

²¹ Vt komisjoni sama otsuse kohta ka 29. juuli 2019. aasta kohtuotsus Tibor-Trans (C-451/18, EU:C:2019:635, punkt 8) ja 6. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus Sumal (C-882/19, EU:C:2021:800). Vt ka kohtujurist Rantose ettepanek pooleleiolevas kohtuasjas Volvo and DAF Trucks (C-267/20, EU:C:2021:884).

²² Nagu komisjon kohtuistungil selgitas, soovis ta väljendiga „muud kaubad või teenused“ lihtsalt hõlmata kõike, mis ei ole veokid. Osa asjaomaseid ettevõtjaid, nagu Renault, toodavad nimelt suurel hulgal sõidautosid ja need sõidukid tuli selgelt otsuse kohaldamisalast välja jätta.

²³ 3. juuni 2008. aasta kohtuotsus Intertanko jt (C-308/06, EU:C:2008:312, punkt 69).

²⁴ 8. märtsi 2017. aasta kohtuotsus Euro Park Service (C-14/16, EU:C:2017:177, punkt 38).

sõidukikonfiguratsioonide alus. Sellele juhiti tähelepanu ka Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtuotsuses KZR 35/19.²⁵ Kuna iga veok oli kohandatud kliendi vajadustele, puudutas konkurentsivastane tegevus seega just ka mitmesuguseid veokite osi ja komponente.

63. Kohtutoimikus ja konkreetset otsuses ei viita miski sellele, et kartell ei puudutanud erinevalt teistest veokitest prügiveoautosid.

64. Asjaolu, et prügiveoauto võib sisaldada muuks otstarbeks mõeldud veokite komponentidest erinevaid komponente, ei tähenda, et tegemist ei ole enam veokiga, ja veel vähem seda, et tegemist ei ole otsuse kohaldamisalasse kuuluva veokiga. Seevastu Austria valitsuse ja komisjoni argumendid, et suurem osa prügiveoautode tunnustest ja komponentidest on põhimõtteliselt identsed muud tüüpi veokite omadega, on palju veenvamad.

65. Selles osas ei võimalda kõnealuse kartellikokkuleppe mehhanism, mida komisjon kirjeldab otsuse põhjendustes 27 ja 28 („Hinnastamismehhanismid ja brutohinnakirjad“) ning otsuse põhjendustes 46–60 (edaspidi „Teguviisi kirjeldus“), järeldada, et erisõidukid on rikkumisega seotud toodete hulgast välja jäetud.

66. Otsuse põhjendusest 28 nähtub, et asjaomaste ettevõtjate kasutatud *brutohinnakirjad* sisaldasid vastava tootja pakutavate keskmise suurusega ja raskeveokite *kõikide mudelite ning kõiki tehases paigaldatud valikvarustuste* (eriseadmete puhul) hindu. Lisaks, nagu nähtub selle otsuse põhjendusest 46, vahetasid asjaomased ettevõtjad omavahel brutohinnakirju ja *veokite arvutikonfiguraatoreid*, mis sisaldasid *kõiki mudeleid ja valikvarustusi* ja mille abil sai välja arvutada *kõikide veokikonfiguratsioonide* brutohinnad. Järgmiseks nähtub otsuse põhjendusest 48 sõnaselgelt, et veokite konfiguraatorite omavahel vahetamine aitas võrrelda oma pakkumusi konkurentide omadega, mistõttu nendest konfiguraatoritest võis aru saada, milline lisavarustus sobib kokku milliste veokitega ja milline valikvarustus kuuluks standardvarustuse või lisavarustuse juurde. Lõpuks nähtub selle otsuse põhjendusest 56, et teave, mille vahetamisega ettevõtjate vahel rikuti ELTL artiklit 101, puudutas kas veokite baasmudeleid või veokeid ja saadaval olevat valikvarustust (see oli sageli märgitud eraldi ettevõtjate vahel vahetatud tabelites).²⁶

67. Kohtutoimikust ja konkreetset otsusest nähtub, et brutohinnakirjad ja konfiguraatorid puudutasid varuosi ja komponente, mida kasutatakse ka erisõidukites (nagu prügiveoautod).

68. Järelikult kuulusid ka lisavalikvarustus ja konfiguratsioonivariandid kartelli hulka ning seega otsuse kohaldamisalasse.

69. Nõustun seega Bundesgerichtshofiga (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), kellel on juba olnud võimalus otsustada sama küsimuse üle, mis on arutamisel käesolevas kohtuasjas, ja kes leidis,²⁷ et otsus ei sisalda ühtegi asjaolu, millest saaks järeldada, et „erisõidukid“ ei kuulu

²⁵ Käsitlen seda kohtuotsust käesoleva ettepaneku punktis 69.

²⁶ Põhjenduses 56 on märgitud: „Saksamaa tasandil osalemisega koosolekud muutusid formaalsemaks ja brutohindade tõusu teave, mis ei olnud avalikult kättesaadav, lisati tavaliselt iga tootja kohta veokite standardmudeli kaupa jagatud arvutustabelis [...] Selline teabevahetus toimus mitu korda aastas [...] Tulevase brutohindade tõusu teave, mida vahetati, puudutas kas ainult veokite baasmudeleid või veokeid ja saadaval olevat valikvarustust (sageli oli see vahetatud tabelites märgitud eraldi) ning teavet netohindade või netohinnatõusu kohta harilikult ei vahetatud. Teave kavandatud tulevaste brutohinnatõusude kohta, mida vahetati Saksa tütarettevõtjate tasandil, edastati erineval määral vastavatele peakorteritele“.

²⁷ 23. septembri 2020. aasta kohtuotsuse KZR 35/19 (DE:BGH:2020:230920UKZR35.19.0) punktides 34 ja 35.

rikkumisega seotud toodete hulka. Vastupidi, nimetatud otsuse põhjendustest 28 ja 46–48 nähtub, et kõnealune rikkumine puudutas vastava tootja pakutavaid kõiki eri- ja standardvarustusi ja -mudeleid ning kõiki tehases paigaldatud valikvarustusi.

70. Selle kohtuotsuse punktis 34 leidis Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) sisuliselt, et apellatsioonikohus ei rikkunud õigusnormi, kui ta otsustas, et esines põhjuslik seos, mille tõttu tekkis vastutus kahju eest ka betoonisegurauto, kahe kallurveoki ja madelauto ostu puhul. Ta leidis samuti, et apellatsioonikohus toimis õigesti, mitte järeldades otsusest, et neid veokeid kartellikokkulepped ei hõlmanud. Otsuse kohaselt, mis on liikmesriikide kohtutele siduv, hõlmab otsus veokeid kaaluga 6–16 tonni ja kaaluga üle 16 tonni, nii furgoon- kui ka sadulveokitena. Kohus leidis, et otsuse kohaldamisalast on välja jäetud ainult militaarveokid, müügijärgne teenindus, muud teenused ja garantiid veokite jaoks, kasutatud veokite müük või mis tahes muud kaubad või teenused, mida asjaomased ettevõtjad müüsid.

71. Selle kohtuotsuse punktis 35 leidis Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) samuti, et apellatsioonikaebuses ei ilmnenu ühtegi asjaolu ega fakti, mis võimaldaks asuda seisukohale, et eespool nimetatud kolme liiki veoautod – ilma kallurveokile või betoonisegurautole iseloomulike pealisstruktuurideta – erinevad baasmudelitest või „võrdlustüüpidest“, millele viitasid kostjaks olev ettevõtja ja menetlusse astujad ning mille kohta on igal juhul tehtud hinnakokkulepped ja mis nimelt olid suure hulga individuaalsete sõidukikonfiguratsioonide aluseks. Seetõttu otsustas ta samuti, et ettevõtjate argumendid, mis põhinesid 2015. aasta teabenõudel, ei ole asjakohased.

72. Peale selle on paljud teised Saksa kohtud juba jõudnud samale järeldusele. Nad leidsid, et vaidlustatud otsus puudutab erisõidukeid, konkreetset prügiveoautosid. Need liikmesriigi esimese ja teise astme kohtud esitasid faktiliste asjaolude tuvastamisel samasuguseid argumente nagu need, mille ma esitan käesolevas ettepanekus, ning tuginesid selles järelduses eelkõige järgmistele kaalutlustele: i) asjaolu, et otsuse tekst oli nende arvates selge ning ei välistanud ühtegi erisõidukit peale militaarveokite; ii) otsuses esitatud kriteerium, mille alusel määratakse kindlaks see, kas otsus hõlmab konkreetset sõidukit, on mass; iii) ettevõtjate argumendid, et otsus ei hõlma erisõidukeid – nagu tuletõrjeautod, kallurveokid, eritellimusel valmistatud veokid või prügiveoautod – ei leia otsuse sõnastusest kinnitust; iv) osas, milles 2015. aasta teabenõudes oli märgitud, et see nõue ei hõlma erisõidukeid, ei ole seda lähenemisviisi igal juhul otsuses endas korratud; v) sõltumata ettevõtjate argumentidest ei olnud sageli järelehagide hagejad kostjaks olevalt ettevõtjalt tegelikult näiteks tuletõrjeautosid või kallurveokeid, vaid pigem veokikere, millele seejärel olenevalt olukorrast paigaldasid tuletõrjepealisstruktuuri osad kolmandatest isikutest ettevõtjad.²⁸

73. Leian, et Saksamaa kohtute need argumendid on veenvad ja *mutatis mutandis* kohaldatavad ka prügiveoautodele. Kuna kere on selliste kasutusviiside puhul suuresti identne, puudutavad peamised erinevused tõepoolest veoki kerekonstruktsiooni (pealisstruktuuri), mistõttu ei ole otsuses võimalik „erisõidukite“ allkategoriat tulemuslikult ja täpselt määratleda.

²⁸ Vt muu hulgas Landgericht Stuttgarti (Stuttgarti esimese astme kohus, Saksamaa) 6. juuni 2019. aasta kohtuotsused 30 O 88/18 (punkt 59 jj ning seal viidatud kohtupraktika; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28244), 30 O 124/18 (punkt 58 jj ning seal viidatud kohtupraktika; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28238) ja 30 O 38/17 (punkt 77 jj ning seal viidatud kohtupraktika; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28241); sama liikmesriigi kohtu 23. detsembri 2019. aasta kohtuotsus 30 O 132/18 (punkt 31 jj ning seal viidatud kohtupraktika), samuti Oberlandesgericht Stuttgarti (liidumaa kõrgeim kohus Stuttgartis, Saksamaa) 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus 2 U 101/18 (punkt 112 jj ning seal viidatud kohtupraktika).

74. Seega, arvestades, et otsuses ei mainita ühtegi teist erandit või piirangut rikkumisega seotud veokite kohta, hõlmab selle otsuse selge ja sõnaselge sõnastus – kuna otsus põhineb sõnaselgelt ainult veoki massikriteeriumil – kõiki keskmise suurusega ja raskeveokeid, välja arvatud militaarveokid. Järelikult hõlmab see erisõidukeid ja konkreetset prügiveoautosid, milles on küsimus põhikohtuasjas.

(2) Selle õigusakti kontekst ja eesmärgid, mille osa vaidlusalune säte on

75. Nagu on märgitud käesoleva ettepaneku punktis 45, tuleb otsuse tõlgendamisel arvesse võtta ka otsuse konteksti ja selle õigusakti eesmäärke, mille osa see säte on.

76. Nõustun Austria valitsusega, et erisõidukite otsuse kohaldamisalast välja jätmine ainuüksi seetõttu, et selliste veokite valmistamiseks kasutatud kerel on lisavarustus, ei ole kooskõlas otsuse üldskeemi, mõtte ega eesmärgiga. Nimelt on kõik veokid, kas põhiveokid või erilise kerekonstruktsiooniga veokid, põhimõtteliselt ehitatud sama kere peale. Erisõidukitel, mida kasutatakse selliseks otstarbeks nagu tuletõrje, prügivedu, lumekoristus või tänavapuhastus, on standardvarustusena asjaomaste ettevõtjate toodetud veokikere.

(3) Põhjused, miks on militaarveokid „rikkumisega seotud toodete“ hulgast välja jäetud

77. Haldusmenetluses ja kokkuleppe sõlmimise aruteludes esitasid ettevõtjad komisjonile argumendid, et militaarveokid tuleb otsuse kohaldamisalast välja jätta. Komisjon võttis need argumendid vastu.

78. Tuleb rõhutada, et militaarveokid on spetsiaalselt seadmestatud nende kasutusotstarvet silmas pidades ja – nagu komisjon kohtuistungil selgitas – komisjon ei saanud kindlalt tuvastada, et militaarveokite hinnad põhinesid brutohindadel, mida olid ettevõtjad omavahel vahetanud, ega ka seda, et konfiguraatorid, mida samuti vahetati, hõlmasid niisuguseid militaarveokeid.

79. Sellest tuleneb, et on selge, miks oli kohane militaarveokid (ja ainult sellised veokid) otsuse kohaldamisalast välja jätta.

80. Lisaks näib mulle asjakohane märkida, et kogu haldusmenetluse jooksul ei väitnud ükski ettevõtja, et prügiveoautosid tuleks pidada kartellist välja jäävateks.

(c) 2015. aasta teabenõue ei ole komisjoni otsuses „rikkumisega seotud toodete“ kindlaksmääramiseks asjasse puutuv

81. Määruse nr 1/2003 artiklist 18 „Teabe nõudmine“ tuleneb muu hulgas, et „[s]elleks, et täita käesoleva määrusega talle pandud ülesandeid, võib komisjon tavalise teabenõude või otsusega nõuda ettevõtjatelt [...] kogu vajalikku teavet. [...] Kui komisjon saadab ettevõtjale [...] tavalise teabenõude, märgib ta selles nõude õigusliku aluse ja eesmärgi [...]“.

82. Leian, nagu leidsid ka Austria valitsus ja komisjon, et haldusmenetluses saadetud teabenõude sisu ei saa piirata komisjoni järgneva ja lõpliku otsuse kohaldamisala ega teabenõuet ei saa kasutada komisjoni otsuses „rikkumisega seotud toodete“ kindlaksmääramiseks.

83. Euroopa Kohus on märkinud, et „infonõue kujutab endast uurimistoimingut, mida üldiselt kasutatakse vastuväidetest teatamisele eelnevas uurimise staadiumis ning mille ainus eesmärk on võimaldada komisjonil koguda vajalikke andmeid ja dokumente, et kontrollida konkreetse faktilise ja õigusliku olukorra tegelikkust ja ulatust“. ²⁹ Käesoleva ettepaneku eelnevatest punktidest nähtub, et selliste taotluste eesmärk ei ole määratleda või täpsustada, milliseid tooteid konkurentsivastane tegevus puudutab, kuna see on reserveeritud vastuväiteteatise ja komisjoni lõpliku otsuse tegemiseks. Nagu on 2015. aasta teabenõudes sõnaselgelt märgitud, oli selle eesmärk ainult määrata kindlaks asjaomane müük trahvi väljaarvutamiseks, arvestades komisjoni kaalutusõigust selles küsimuses. ³⁰

84. On selge vahe ühelt poolt trahvisumma arvutamiseks faktiliste asjaolude väljaselgitamise ja teiselt poolt komisjoni otsuse kohaldamisala kindlaksmääramise vahel. Kuna Daimler, Iveco Magirus, Traton ja MAN püüavad seda eraldusjoont häguseks muuta, tuleb need argumendid tagasi lükata.

85. Selliste teabenõuete eesmärk on saada lisateavet ning need ei saa ilmselgelt takistada komisjonil määratleda kitsamalt või laiemalt asjaomast turgu ehk teisisõnu „rikkumisega seotud toodete“ liike. See võib just nimelt osutada vajalikuks, arvestades ettevõtjate vastuseid 2015. aasta teabenõudele.

86. Sellega seoses on oluline täheldada, et esiteks ei ole teabenõue komisjoni otsuse osa ja teiseks ei ole see komisjoni (kui liidu institutsiooni) õigusakt, vaid pigem juhtumi eest vastutava töörühma (konkurentsi peadirektoraadi) koostatud menetlusdokument. Käesolevas asjas ei oma see seega rikkumise ulatuse ja kohaldamisala kindlaksmääramiseks tähtsust.

87. Otsus seevastu põhineb kõigil haldusmenetluses tuvastatud asjaoludel, see kujutab endast selle menetluse ametlikku lõpetamist ja selle võtab vastu komisjon liidu institutsioonina (volinike kolleegium).

88. Otsuse artiklis 1 ja põhjenduses 5 on selgelt määratletud, millised tooted on konkurentsivastase tegevuse esemeks. Komisjon määratles rikkumisega seotud tooted tema valduses olevate tõendite põhjal.

89. Järelikult on selleks, et teha kindlaks, milliseid tooteid rikkumine puudutab, asjakohane üksnes selle otsuse sisu.

(d) Asjaolu, et trahvi arvutamisel ei võetud arvesse erisõidukite müüki, eeltoodud tõlgendust ei mõjuta

90. Vastupidi sellele, mida väidavad Daimler, MAN ja Iveco Magirus, ei mõjuta otsuse minu tõlgendust asjaolu, et komisjon ei võtnud trahvisumma arvutamisel arvesse erisõidukite müüki.

²⁹ 10. märtsi 2016. aasta kohtuotsus HeidelbergCement vs. komisjon (C-247/14 P, EU:C:2016:149, punkt 37).

³⁰ Vt 3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Papierfabrik Koehler vs. komisjon (C-322/07 P, C-327/07 P ja C-338/07 P, EU:C:2009:500, punkt 112) ja 19. detsembri 2012. aasta kohtuotsus Heineken Nederland ja Heineken vs. komisjon (C-452/11 P, ei avaldata, EU:C:2012:829, punkt 92).

91. Komisjon võttis arvutuse aluseks ettevõtjate poolt 2015. aasta teabenõudele antud vastustes deklareeritud müügi. Erisõidukid jäeti sellest arvutusest välja ehkki mitte täielikult.³¹

92. Nagu on märgitud otsuse põhjenduses 112, kohaldas komisjon trahvide arvutamise suuniste³² punkti 37, mis võimaldab tal suuniste meetodist kõrvale kalduda, et kohandada trahvide muutuvate ja täiendavate summade arvutamiseks ühetaoliselt iga ettevõtja müügiväärtuse osakaalu. Komisjon selgitas, et ta tegi seda oma kaalutusõiguse raames muu hulgas proportsionaalsuse kaalutlustel. Komisjoni kasutatud müügiväärtused olid seega kartellist otseselt või kaudselt tegelikult mõjutatud müügiväärtustest igal juhul märkimisväärselt madalamad.

93. Põhimõtteliselt on müügiväärtus üks teguritest, mida komisjon trahvide arvutamisel kasutab (vt komisjoni selgitused selle põhimõtte kohta otsuse põhjendustes 108 ja 109), ning teine on rikkumise kestus.³³

94. Ma arvan, et komisjon tegutses selles suhtes oma kaalutusõiguse piires,³⁴ kui ta müügiväärtuse kindlaksmääramisel erisõidukeid arvesse ei võtnud. Komisjon võttis kõigi asjaomaste ettevõtjate puhul – ja nende ettevõtjate kasuks – ühetaoliselt arvesse müügiväärtust, mis on väiksem kui maksimaalne väärtus, millele tal oli tema kaalutusõiguse alusel lubatud tugineda.

95. Üldjuhul ei põhine komisjoni poolt trahvisummade arvutamine alati täielikult müügil, mida kartell mõjutab.³⁵

(e) Kokkuleppemenetlus ei tähenda teistsugust tõlgendust

96. Vastupidi sellele, mida väidavad Daimler, MAN ja Iveco Magirus, ei mõjuta asjaolu, et otsus võeti vastu kokkuleppemenetluses, konkurentsivastase tegevuse ulatuse kindlaksmääramist.

97. Nagu nähtub kokkuleppemenetluste teatisest,³⁶ ei aruta komisjon konkurentsioiguse rikkumise tuvastamise küsimust kokkuleppemenetluses osalevate ettevõtjatega. Pigem ettevõtjad tunnistavad oma osalemist ELTL artikliga 101 keelatud kartellis ja oma vastutust selles. Kui otsus võetakse vastu kokkuleppemenetluse tulemusel, vähendab komisjon selle otsuse adressaatidele määratud trahvisummat 10%.

³¹ Nagu komisjon kohtuistungil selgitas, arvati igal juhul osa erisõidukeid müügiväärtuse hulka, kuna pooled ei suutnud erisõidukite müüki nende väärtuste hulgast täielikult välja jätta. Asjaomased ettevõtjad kinnitasid, et teatud juhtudel oli see nii, kuna see sõltus iga ettevõtja lähenemisviisist asjakohaste andmete saamisel ja oli seotud sellega, kui kerge või raske asjasse puutuvate müügiandmete väljavõtmine oli.

³² Suunised määruse nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 punkti a kohaselt määratavate trahvide arvutamise meetodi kohta (ELT 2006, C 210, lk 2).

³³ Komisjon võtab arvesse ka hulka teisi tegureid, nagu rikkumise laad, kõikide rikkumises osalevate ettevõtjate turuosa kokku, rikkumise geograafiline ulatus ja asjaolu, kas rikkumine ka toime pandi või mitte. Vt trahvide arvutamise suuniste punktid 19–26.

³⁴ Vt 28. juuni 2005. aasta kohtuotsus Dansk Rørintustri jt vs. komisjon (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P, EU:C:2005:408, punkt 172).

³⁵ Esiteks ei ole komisjon kohustatud arvesse võtma müüki, mida kartell tegelikult mõjutas (11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Team Relocations jt vs. komisjon (C-444/11 P, ei avaldata, EU:C:2013:464, punktid 76 ja 77)). Teiseks ei ole komisjon kohustatud arvesse võtma kogu asjaomast müüki (14. märtsi 2013. aasta kohtuotsus Dole Food ja Dole Germany vs. komisjon (T-588/08, EU:T:2013:130, punkt 620 jj), mis jäeti apellatsioonimenetluses muutmata 19. märtsi 2015. aasta kohtuotsusega Dole Food ja Dole Fresh Fruit Europe vs. komisjon, (C-286/13 P, EU:C:2015:184, punkt 150 jj)), ning 17. septembri 2014. aasta kohtuotsus Pilkington Group jt vs. komisjon (T-72/09, ei avaldata, EU:T:2014:1094, punkt 209 jj); Euroopa Kohtule esitatud apellatsioonkaebus jäeti rahuldamata).

³⁶ Komisjoni teatis, mis käsitleb kokkuleppemenetluse läbiviimist kartellidega seotud otsuste puhul, mis on võetud vastu vastavalt nõukogu määruse 1/2003 artiklitele 7 ja 23 (ELT 2008, C 167, lk 1).

(f) Vahejärelalus

98. Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et menetlusnormid, millele pooled tuginevad, on mõeldud selleks, et kehtestada menetlus, mida peavad komisjon ja asjaomased osapooled järgima. Nimelt ei saa need eeskirjad üldiselt ega põhikohtuasjas käsitletavas konkreetsetes asjas mõjutada komisjoni poolt otsuses tuvastatud rikkumise esemelist kohaldamisala.

(g) Veoautode ostmine „hankemenetluses“ ei tähenda teistsugust tõlgendust

99. Komisjoni poolt otsuses tuvastatud rikkumine hõlmas ka oste, mis tehti riigihanke teel (hankemenetlused), vähemalt osas, milles veokite ostjad olid avalik-õiguslikud isikud. Konkurentsivastane tegevus toimus eelkõige hankemenetluste ettevalmistamise raames.

100. Nagu märkis Austria valitsus, on rikkumisega seotud veokite (muu hulgas tänavapuhastuse, lumekoristuse, prügiveo, reovee kogumise, riiklike ehitustööde ja muude heakorra kommunaalteenuse jaoks) ostmisel peamised kliendid lisaks suurematele eraõiguslikele veoettevõtjatele ka avaliku sektori hankijad.

101. Otsuses ei tehta vahet otsemüügi ja hankemenetluse tulemusel toimunud müügi vahel. Otsus põhineb peamiselt brutohinnakirjadel ja konfiguraatoritel ning see baas puudutab kogu müüki – sõltumata sellest, kas tegemist on otsemüügiga või müügiga hankemenetluse tulemusel.

102. Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et otsuse sõnastus rikkumise ulatuse ja „rikkumisega seotud toodete“ osas on selge – hõlmates ka erisõidukeid (välja arvatud militaarveokid) ja konkreetset prügiveoautosid – ning ükski poolte esitatud argumentidest ei sea seda järeldust kahtluse alla.

III. Ettepanek

103. Teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Landgericht Hannoveri (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa) eelotsuse küsimusele järgmiselt:

komisjoni 19. juuli 2016. aasta otsust C(2016) 4673 final, milles käsitletakse [ELTL] artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 kohast menetlust (juhtum AT.39824 – veokid), tuleb tõlgendada nii, et selle otsuse järeldused hõlmavad erisõidukeid, v.a militaarveokid, ja konkreetset prügiveoautosid.