



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

LAILA MEDINA

24 päivänä helmikuuta 2022¹

Asia C-588/20

Landkreis Northeim

vastaan

Daimler AG,

sekä muina osapuolina

Iveco Magirus AG,

TRATON SE, aiemmin MAN SE,

MAN Truck & Bus AG,

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH ja

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG

(Ennakkoratkaisupyyntö – Landgericht Hannover (Hannoverin alueellinen alioikeus, Saksa))

Ennakkoratkaisupyyntö – Kilpailu – SEUT 101 artiklan vastaiseksi todettuun menettelyyn perustuva vahingonkorvausvaatimus – Sopimukset, päätökset ja yhdenmukaistetut menettelytavat – Komission päätös, jossa todetaan kilpailusääntöjen rikkominen – Sovintomenettely – Rikkomisen kohde – Kuorma-autot – Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot – Jäteautot

1. Nyt käsiteltävä Landgericht Hannoverin (Hannoverin alueellinen alioikeus, Saksa) ennakkoratkaisupyyntö koskee Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia AT.39824 – Kuorma-autot) 19.7.2016 annetun komission päätöksen C(2016) 4673 final² (jäljempänä päätös) tulkintaa. Komissio määräsi kyseisessä päätöksessä kuorma-autojen valmistajille toistaiseksi korkeimman asiakohdaisen kartellisakon: 2,93 miljardia euroa (ja kaikkiaan 3,81 miljardia euroa³). Perusteena oli valmistajien vilpillinen yhteistoiminta kuorma-autojen hinnan nostamiseksi keinotekoisesti ja tiukempien päästösääntöjen noudattamisesta aiheutuvien kustannusten siirtäminen eteenpäin 14 vuoden ajalle. Ennakkoratkaisupyyntö on esitetty niin sanotun follow-on-kanteen yhteydessä. Vastapuolina asiassa ovat Landkreis Northeim (Northeimin piirikunta, Saksa) ja Daimler AG (jäljempänä Daimler). Landkreis Northeim hakee Daimlerilta vahingonkorvausta SEUT

¹ Alkuperäinen kieli: englanti.

² EUVL 2017, C 108, s. 6. Tiivistelmä päätöksestä on julkisesti saatavilla osoitteessa <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0406%2801%29>.

³ Komissio määräsi ensiksi mainitun määrän sakkoa yrityksille, jotka osallistuivat sovintomenettelyyn. Myöhemmin komissio määräsi 880 523 000 euron sakon Scaniaalle, joka oli päättänyt olla osallistumatta sovintomenettelyyn. MAN sai sakosta täyden vapautuksen ilmoitettuaan kartellin olemassaolosta ja vältti siten noin 1,2 miljardin euron sakon.

101 artiklan 1 kohdan ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (jäljempänä ETA-sopimus) 53 artiklan vastaisen menettelytavan perusteella jäteautoista, jotka Landkreis Northeim oli ostanut Daimlerilta.

2. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa ensisijaisesti varmistua siitä, onko päätöstä tulkittava niin, että erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot ja etenkin jäteautot sisältyvät päätöksessä tarkoitettuun ”rikkomisen kohteeseen” päätöksen soveltamiseksi.

I Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymys

3. Landkreis Northeim (julkisoikeudellinen elin) oli vuosina 2006 ja 2007 tarjouskilpailujen perusteella ostanut Daimlerilta kaksi kotitalousjätteiden keräämiseen tarkoitettua jäteautoa, joiden hinnat olivat 146 740,00 ja 146 586,58 euroa.

4. Euroopan komissio antoi päätöksen 19.7.2016 sovintomenettelyn yhteydessä.

5. Päätöksessä komissio totesi, että useat kansainväliset kuorma-autojen valmistajat, myös Daimler, MAN ja Iveco Magirus, olivat rikkoneet SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa. Rikkominen koostui yhteistoimintajärjestelyistä, jotka koskivat 6–16 tonnin painoisten (keskiraskaiden) ja yli 16 tonnia painavien (raskaiden) kuorma-autojen hinnoittelua ja bruttohintojen korotuksia Euroopan talousalueen (jäljempänä ETA-alue) kuorma-automarkkinoilla sekä tällaisten kuorma-autojen Euro 3–6 -standardien edellyttämien päästövähennystekniikoiden käyttöönoton kustannusten siirtämistä eteenpäin. Rikkomus kattoi koko ETA-alueen aikavälillä 17.1.1997–18.1.2011 (jäljempänä kartelli).

6. Päätöksen antamisen jälkeen Landkreis Northeim nosti Daimleria vastaan vahingonkorvauskanteen Landgericht Hannoverissa. Kanteessa haettiin korvausta rahamääräisestä vahingosta, jota kyseinen piirikunta oli kärsinyt Daimlerin harjoittaman kilpailua rajoittavan menettelytavan seurauksena. Kanne on kyseistä yritystä koskeva niin sanottu follow-on-kanne (komission lopullisessa päätöksessä todetun SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen perusteella kansallisessa tuomioistuimessa nostettu vahingonkorvauskanne).

7. Landkreis Northeim katsoo, että sen Daimlerilta hankkimat jäteautot kuuluvat päätöksessä tarkoitettujen kuorma-autojen määritelmän alaan. Näkemys perustuu päätöksen sanamuotoon, jossa ei erikseen suljeta pois erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja.⁴

8. Daimler on sitä vastoin väittänyt ennakkoratkaisupyynnön esittäneessä tuomioistuimessa, että jäteautot eivät kuulu päätöksen soveltamisalaan, koska ne ovat erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja. Daimler perustelee tätä sillä, että komissio on ennen päätöksen antamista täsmentänyt Daimlerille lähetetyssä 30.6.2015 päivätyssä tiedonsaantipyynnössä (jäljempänä vuoden 2015 tiedonsaantipyynnö) tutkinnan laajuutta ja ilmoittanut tässä yhteydessä, että kuorma-auton käsite ei koske käytettyjä kuorma-autoja, erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja (esim. sotilaskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja paloautoja), jälleenmyytyjä ajoneuvojen koreja (add-ons), myynnin jälkeisiä ja muita palveluja sekä takuupalveluja.

⁴ Ainoastaan sotilaskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on nimenomaan suljettu päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle.

9. Ottaen huomioon asetuksen (EY) N:o 1/2003⁵ 16 artiklan 1 kohdan vaatimuksen, jonka mukaan antaessaan ratkaisuja SEUT 101 tai SEUT 102 artiklan soveltamisalaan kuuluvista sopimuksista, päätöksistä tai menettelytavoista, joista komissio on jo tehnyt päätöksen, kansalliset tuomioistuimet eivät saa tehdä päätöksiä, jotka olisivat ristiriidassa komission tekemän päätöksen kanssa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on tässä yhteydessä epävarma siitä, mitkä tuotteet kuuluvat pääasiassa kyseessä olevan kartellin piiriin. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee tarkasti ottaen, onko jäteautot suljettu kartellin piiriin kuuluvien tuotteiden ulkopuolelle, koska kansallisen tason oikeuskäytäntö on epäyhtenäistä sen suhteen, kuuluvatko erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot sanan ”kuorma-autot” määritelmän alaan.

10. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa tähän liittyen komission toteavan päätöksensä viidennessä perustelukappaleessa ensinnäkin, että ”rikkomisen kohteena ovat 6–16 tonnia painavat (keskiraskaat) kuorma-autot ja yli 16 tonnia painavat (raskaat) perävaunuttomat kuorma-autot ja vetoautot”, ja toiseksi, että ”sotilaskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot” eivät kuulu päätöksen soveltamisalaan.

11. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tässä tilanteessa yhtäältä, että komission kuvauksen rikkomisen kohteesta voidaan ymmärtää tarkoittavan lähtökohtaisesti vain tavanomaisia kuorma-autoja – lukuun ottamatta sotilaskäyttöön tarkoitettuja – ja että kun muuta ei ole sanatarkasti ilmoitettu, erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot eivät kuulu komission käyttämän käsitteen ”kuorma-autot” piiriin, vaan ne katsotaan ”muiksi tavaroiksi”.⁶

12. Toisaalta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että saman muotoilun voidaan myös ymmärtää tarkoittavan, että käsite ”kuorma-autot” kattaa kaiken tyyppiset kuorma-autot eli että se kattaa kaiken tyyppiset erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta.

13. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on myös epävarma siitä, mikä vaikutus vuoden 2015 tiedonsaantipyynnöllä on rikkomisen kohteen määrittelyyn. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei ole varma etenäkään siitä, tarkoittaako komission toteamus, jonka mukaan kuorma-auton käsite tiedonsaantipyynnössä ei koske käytettyjä kuorma-autoja eikä erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja (esim. sotilaskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja paloautoja), että edellä todettu on pelkästään esimerkkiluettelo eikä tyhjentävä luettelo erikoiskäyttöön tarkoitetuista ajoneuvoista.

14. Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että päätös on annettu menettelyyn osallistuneiden osapuolten toimielimeltä pyytämän ja komission aloittaman sovintomenettelyn nojalla. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei ole varma siitä, mikä merkitys on sillä seikalla, että kilpailua rajoittavan toiminnan ala on määritetty tällaisen menettelyn yhteydessä.

⁵ [SEUT 101 ja SEUT 102 artiklassa] vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16.12.2002 annettu neuvoston asetus (EYVL 2003, L 1, s. 1).

⁶ Päätöksen viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavasti: ”asia ei koske myynnin jälkeistä tai muuta palvelua, kuorma-autojen takuupalveluja, eikä käytettyjen kuorma-autojen tai *muiden tavaroiden* tai palvelujen *myyntiä*” (kursivointi tässä).

15. Näissä olosuhteissa Landgericht Hannover päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia AT.39824 – Kuorma-autot) 19.7.2016 annettua komission päätöstä C(2016) 4673 final tulkittava siten, että komission päätöksessä esitetyt toteamukset koskevat myös erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, etenkin jäteautoja?”

16. Landkreis Northeim, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG (jäljempänä Schönackers), Daimler, TRATON SE (aiemmin MAN), Iveco Magirus, Itävallan hallitus ja komissio ovat toimittaneet kirjallisia huomautuksia. Kaikki edellä mainitut osapuolet (Itävallan hallitusta lukuun ottamatta) käyttivät myös mahdollisuuden esittää suullisia lausumia unionin tuomioistuimen istunnossa.

II Asian tarkastelu

A Tiivistelmä osapuolten lausumista

17. Landkreis Northeim toteaa ensinnäkin, että ennakkoratkaisupyyntöä ei pidä ottaa tutkittavaksi, koska Daimler ei ollut säädetyssä määräajassa käyttänyt oikeuttaan riitauttaa päätös unionin yleisessä tuomioistuimessa eikä se siksi enää voi asettaa kyseenalaiseksi päätöksen laillisuutta nostamalla kansallisessa tuomioistuimessa kanteen kyseisen päätöksen täytäntöönpanemiseksi toteutettuja kansallisia toimenpiteitä vastaan. EU:n toimien pätevyys sitoo kansallisia tuomioistuinta, joten päätöksen pätevyyttä koskevaa ennakkoratkaisupyyntöä ei ole enää mahdollista tehdä.

18. Landkreis Northeimin vaatimusta tukeva Schönackers toteaa, ettei ole käynyt selväksi, katsooko ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ennakkoratkaisukysymykseen vastaamisen olevan välttämätöntä, jotta se voisi ratkaista pääasian.

19. Vaihtoehtoisesti Landkreis Northeim ja Schönackers vetoavat ensisijaisesti siihen, että komission tiedonsaantiopyynnöllä ei ole merkitystä päätöksen tulkinnan kannalta.

20. Toiseksi Landkreis Northeim ja Schönackers katsovat, ettei mikään päätöksessä tue sitä päätelmää, että jäteautot olisi suljettu päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle.

21. Sitä paitsi sekä kuorma-autot että erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot kuuluvat Landkreis Northeimin mukaan asetuksessa (EU) 2018/858⁷ tarkoitettuun ajoneuvoluokkaan N. Tätä toteamusta tukee se seikka, että asetuksen (EU) 2019/631⁸ ja asetuksen (EU) 2018/956⁹ soveltamisalat kattavat yleisesti ajoneuvoluokkaan N kuuluvat hyötyajoneuvot.

⁷ Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta 30.5.2018 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EUVL 2018, L 151, s. 1).

⁸ Hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta 17.4.2019 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EUVL 2019, L 111, s. 13).

⁹ Uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista 28.6.2018 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EUVL 2018, L 173, s. 1).

22. Toiseksi Landkreis Northeim toteaa direktiivin 2006/126/EY¹⁰ 4 artiklasta käyvän selväksi, että ajoneuvoluokat erotellaan toisistaan yksinomaan ajoneuvojen painon, suurimman sallitun matkustajamäärän sekä kuljettajan alaikärajan perusteella.

23. Lisäksi se seikka, että jäteautot kuuluvat ajoneuvoluokkaan ”kuorma-autot”, tulee Landkreis Northeimin mukaan esiin erityisesti moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen luettelosta, jonka Kraftfahrt-Bundesamt (liittovaltion moottoriliikenneviranomaisen, Saksa) on laatinut. Jäteauto on kyseisen luokituksen mukaan ”talousjätteen keräämiseen käytettävä kuorma-auto”.

24. Daimler, jota MAN ja Iveco Magirus tukevat, katsoo, että erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot eivät ole päätöksessä tarkoitettuja kuorma-autoja.

25. Kyseiset yritykset vetoavat lähinnä siihen, että jokapäiväisessä kielenkäytössä kuorma-autot ja erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot erotetaan toisistaan siten, että kuorma-autot ovat lähinnä tavaroiden kuljetukseen suunniteltuja ja rakennettuja ajoneuvoja, kun taas erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot on suunniteltu ja varusteltu tiettyyn tarkoitukseen. Toiseksi Daimler, MAN ja Iveco Magirus huomauttavat, että sana ”kuorma-auto” on määritelty ja sitä käytetään unionin sekundäärilainsäädännön eri säädöksissä. Yritysten mukaan unionin oikeudessa annettu määritelmä muodostaa päätöksen toteamusten perustan. Kolmanneksi Daimler, MAN ja Iveco Magirus katsovat lähinnä, että päätöksen sanamuoto ei kokonaisuutena tue sitä päätelmää, että päätös koskisi myös erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja. Neljänneksi pääasiassa kyseessä olevat jäteautot eivät Daimlerin, MANin ja Iveco Magiruksen mukaan ole niiden tarkoitettun käytön, varusteiden ja erityispiirteiden takia tarkoitettuja tavaroiden kuljetukseen, vaan ne on erityisesti suunniteltu käytettäväksi jätealalla, eikä päätös siksi koske niitä. Viidenneksi Iveco Magiruksen mukaan yritykset, joille päätös on osoitettu, katsovat olevan epäselvää, voiko kansallinen tuomioistuimien vahingonkorvauskannetta käsitellessään todeta, että päätös koskee myös erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja. Se ei siis ole niiden mielestä lähimainkaan ilmeistä. Kuudenneksi Iveco Magirus toteaa lähinnä, että Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklan ensimmäisen kohdan mukaiset tehokkaat oikeussuojakeinot tuomioistuimessa edellyttävät, että jos päätöksen aineellinen soveltamisala on epäselvä, sitä on tulkittava suppeasti, eikä erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja siitä syystä saa pitää päätöksessä tarkoitettuina kuorma-autoina.

26. Itävallan hallitus ja komissio toteavat lähinnä, että jäteautot kuuluvat tuotteisiin, joita kartelli ja päätös koskevat.

B Asian arviointi

1. Tutkittavaksi ottaminen

27. Sekä pääasian kantaja Landkreis Northeim että Schönackers toteavat ensisijaisesti, että ennakkoratkaisupyyntöä ja siinä esitettyä kysymystä ei pidä ottaa tutkittavaksi.

28. Nämä vaatimukset on mielestäni hylättävä.

¹⁰ Ajokorteista 20.12.2006 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL 2006, L 403, s. 18).

29. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan siinä tapauksessa, että ennakkoratkaisukysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa – kuten tässä on asia – unionin tuomioistuimella on lähtökohtaisesti velvollisuus vastata niihin.¹¹

30. Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa on vireillä komission päätöksen perusteella nostettu follow-on-vahingonkorvauskanne. Päätöksessä komissio totesi, että useat yritykset, myös Daimler, MAN ja Iveco Magirus, olivat osallistuneet kuorma-autokartelliin ja rikkoneet SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa.¹²

31. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin selvittää ennakkoratkaisupyyntönsä, että pääasian kantaja Landkreis Northeim, joka on ostanut kaksi jäteautoa, katsoo, että kyseiset kuorma-autot kuuluvat rikkomisen kohteena oleviin tuotteisiin. Toisaalta Daimler on todennut ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, että kyseiset kuorma-autot ovat erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja eivätkä siksi kuulu päätöksen aineelliseen soveltamisalaan.

32. On selvää, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on epävarma siitä, mikä on päätöksen oikea aineellinen soveltamisala eikä siksi kykene pääasiassa ratkaisemaan, kuuluvatko kyseessä olevat kaksi jäteautoa päätöksen soveltamisalaan vai eivät.

33. Tästä seuraa, että päätöksen soveltamisalan tulkinta, jota ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää, on ratkaistava, jotta kyseinen tuomioistuin voi todeta, onko vahingonkorvauskanne perusteltu vai ei.

34. Landkreis Northeimin väittämästä, jonka se esittää tämän ratkaisuehdotuksen 17 kohdassa, on pelkästään huomautettava ennakkoratkaisupyyntöstä käyvän ilmi, että Daimler on yksi vastaajista pääasiassa, jossa Landkreis Northeim on nostanut vahingonkorvauskanteen päätökseen perustuvana follow-on-kanteena, eikä Daimler ole kiistänyt päätöksen pätevyyttä ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa.

35. Lisäksi toisin kuin komission päätökset, joissa määrätään perittäväksi takaisin sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea, komission päätös, jossa todetaan kartellin olemassaolo, kuten tässä asiassa kyseessä olevassa päätöksessä, ei edellytä mitään kansallisia toimenpiteitä päätöksen täytäntöön panemiseksi.

36. Tästä seuraa, että nyt käsiteltävässä asiassa on kyse yksinomaan päätöksen *tulkinnasta*.

37. Lopuksi totean, että unionin tuomioistuinta on aiemminkin pyydetty tulkitsemaan komission päätöksiä kilpailuoikeuden alalla, koska ne ovat SEUT 267 artiklassa tarkoitettuja unionin toimielimen toimia.¹³

¹¹ Tuomio 4.12.2018, Minister for Justice and Equality ja Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

¹² Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 5 kohta.

¹³ Ks. tuomio 20.5.2010, Todaro Nunziatina & C. (C-138/09, EU:C:2010:291) ja tuomio 13.6.2019, Copebi (C-505/18, EU:C:2019:500).

2. Aineelliset kysymykset

a) Johdanto

38. Ensinnäkin, kuten unionin tuomioistuimet ovat jo todenneet, ”SEUT 101 artiklan 1 kohdan osalta merkityksellisten markkinoiden määrittäminen ennalta ei ole välttämätöntä, kun riidanalaisella sopimuksella on itsessään kilpailua rajoittava tarkoitus eli kun komissio on voinut aiheellisesti katsoa markkinoita ennalta rajaamatta, että kyseessä oleva sopimus väärästi kilpailua ja oli omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tuntuvasti. Kyse on erityisesti SEUT 101 artiklan 1 kohdan a–e alakohdassa nimenomaisesti kielletyistä vakavimmista [sopimuksista]”.¹⁴ Katson, että edellä sanottu pitää joka tapauksessa paikkansa pääasiassa kyseessä olevan kartellin kaltaisessa tapauksessa.

39. Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa ei ole riitaa siitä, että kartellilla oli kaikki SEUT 101 artiklan 1 kohdassa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen sopimuksen ja/tai siinä tarkoitettujen yhdenmukaistettujen menettelytapojen ominaisuudet ja että kartellin tarkoituksena oli estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua kuorma-autojen markkinoilla ETA-alueella.¹⁵

40. Unionin tuomioistuimet ovat myös tehneet selväksi, että ”markkinat, joita tarkoitetaan komission päätöksessä, jolla SEUT 101 artiklan rikkominen todetaan, määritetään kartellin sopimusten ja toiminnan perusteella”.¹⁶

41. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä seuraakin, että ”komissio ei mielivaltaisesti [valitse] merkityksellisiä markkinoita, vaan valinnan ovat tehneet kartellin jäsenet – – jotka ovat tahallisesti keskittäneet kilpailunvastaisen toimintansa [asianomaisiin tuotteisiin]”.¹⁷

42. Unionin tuomioistuimen tehtävänä ei edellä mainittujen näkökohtien pohjalta ja ennakkoratkaisumenettelyn luonteen mukaisesti ole määrittää merkityksellisiä tuotemarkkinoita nyt käsiteltävänä olevassa asiassa, eikä unionin tuomioistuimen liioin tarvitse tarkastaa, onko komissio määrittänyt merkitykselliset tuotemarkkinat.

43. Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa unionin tuomioistuimen on arvioitava päätöksen soveltamisalaa eli ratkaistava, mitkä tuotteet ovat komission päätöksessään toteaman ”rikkomisen kohteena”. Unionin tuomioistuimen on erityisesti määritettävä, seuraako päätöksestä, että erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot ja etenkin jäteautot kuuluvat rikkomisen kohteena oleviin tuotteisiin.

44. Heti aluksi olisi huomautettava, että käsitteiden ”kuorma-auto” ja ”erikoiskäyttöön tarkoitettu ajoneuvo” eri määritelmät, joita on useissa unionin sekundäärilainsäädännön säädöksissä (kuten direktiivissä 97/27/EY¹⁸) ja joihin osapuolet viittaavat, ovat merkityksettä, koska komissio ei

¹⁴ Tuomio 28.6.2016, Portugal Telecom v. komissio (T-208/13, EU:T:2016:368, 176 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; tuomioon ei ole haettu muutosta).

¹⁵ Ks. päätöksen 69 perustelukappale. Päätökseen ei ole haettu muutosta, joten se on lainvoimainen.

¹⁶ Tuomio 27.2.2014, InnoLux v. komissio (T-91/11, EU:T:2014:92, 131 kohta) oikeuskäytäntöviittauksineen (valitus unionin tuomioistuimeen hylättiin).

¹⁷ Tuomio 15.6.2005, Tokai Carbon ym. v. komissio (T-71/03, T-74/03, T-87/03 ja T-91/03, ei julkaistu, EU:T:2005:220, 90 kohta; valitus unionin tuomioistuimeen hylättiin).

¹⁸ Tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 22.7.1997 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EYVL 1997, L 233, s. 1).

ole päätöksessään nojautunut mihinkään tällaiseen säädökseen/määritelmään vaan päätökseen sisältyy oma määritelmä rikkomisen kohteesta, ja tämä määritelmä on nyt käsiteltävänä olevan asian arvioinnissa merkityksellinen. Unionin tuomioistuimen olisi siis pohjattava perustelunsa yksinomaan itse päätöksessä esitettyihin määritelmiin ja sanamuotoihin.

b) Päätöksen soveltamisala

45. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ”[unionin] oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkittamisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on”.¹⁹

46. Unionin tuomioistuin ei kuitenkaan voi tulkita kyseessä olevaa säännöstä tai määräystä vastoin sen selkeää ja täsmällistä sanamuotoa.²⁰

1) Päätöksen sanamuoto

47. Ensinnäkään ei ole riidanalaista, että päätöksessä oleva kuorma-auton määritelmä vastaa väitetiedoksiannossa olevaa määritelmää. Niiden ainoa ero on, että komission päätöksessä sotilaskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on nimenomaan suljettu päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle (ellei näin olisi tehty, yritykset olisivat luultavasti sillä perusteella riitauttaneet päätöksen).

48. Kyseisen päätöksen 1 artiklassa määrätään seuraavaa: ”Seuraavat yritykset ovat rikkoneet SEUT-sopimuksen 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa osallistumalla yhteistoimintajärjestelyihin, jotka koskivat keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen hinnoittelua ja bruttohintojen korotuksia ETA-alueella sekä keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen Euro 3–6 -standardien edellyttämien päästövähennystekniikoiden käyttöönoton ajankohtaa ja kustannusten siirtämistä eteenpäin, seuraavassa esitettyjen ajanjaksojen aikana: – – c) Daimler AG, 17. tammikuuta 1997 – 18. tammikuuta 2011 [(jäljempänä rikkomus)].”

49. Päätöksen 1 artiklaa olisi luettava yhdessä päätöksen viidennen perustelukappaleen kanssa.

50. Päätöksen viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa: ”Rikkomisen kohteena ovat 6–16 tonnia painavat kuorma-autot (keskiraskaat) ja yli 16 tonnia painavat (raskaat) perävaunuttomat kuorma-autot ja vetoautot, joista jäljempänä käytetään yhdessä nimitystä ’kuorma-auto’. [(Tähän liittyvä alaviite 5 kuuluu seuraavasti: ”Sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta.”)] Asia ei koske myynnin jälkeistä tai muuta palvelua, kuorma-autojen takuupalveluja eikä käytettyjen kuorma-autojen tai muiden tavaroiden tai palvelujen myyntiä niiden yritysten toimesta, joille tämä päätös on osoitettu.”

51. Päätöksen sanamuodosta käy selvästi ilmi, että se koskee *kaikkia* keskiraskaita ja raskaita kuorma-autoja sekä perävaunuttomia kuorma-autoja että vetoautoja.²¹

¹⁹ Ks. tuomio 7.6.2005, VEMW ym. (C-17/03, EU:C:2005:362, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²⁰ Ks. vastaavasti tuomio 15.7.2010, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta (C-582/08, EU:C:2010:429, 51 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²¹ Ks. myös seuraavat samaan komission päätökseen liittyvät tuomiot: tuomio 29.7.2019, Tibor-Trans (C-451/18, EU:C:2019:635, 8 kohta) ja tuomio 6.10.2021, Sumal (C-882/19, EU:C:2021:800). Ks. myös julkisasiamies Rantosin ratkaisuehdotus vireillä olevassa asiassa Volvo ja DAF Trucks (C-267/20, EU:C:2021:884).

52. Päätöksen sanamuodon mukaan *ainoastaan sotilaskäyttöön tarkoitetut kuorma-autot* on nimenomaan suljettu päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Sotilaskäyttöön tarkoitettujen kuorma-autojen lisäksi päätös ei koske myynnin jälkeistä tai muuta palvelua, kuorma-autojen takuupalveluja eikä käytettyjä kuorma-autoja tai muita tavaroita tai palveluja,²² joita yritykset, joille päätös on osoitettu, myyvät.

53. Erikoiskäyttöön tarkoitetuista ajoneuvoista on todettava, että koska päätöksessä suljetaan sen soveltamisalan ulkopuolelle ainoastaan sotilaskäyttöön tarkoitetut kuorma-autot, päätöksen on katsottava kattavan kaikki 6–16 tonnia painavat ja yli 16 tonnia painavat kuorma-autot, erikoiskäyttöön tarkoitetut kuorma-autot mukaan luettuina (ainoa poikkeus on sotilaskäyttöön tarkoitetut kuorma-autot).

54. Jos komissio olisi halunnut sulkea päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle muun tyyppisiä kuorma-autoja, kuten jäteautot, se olisi maininnut ne erikseen.

55. Mielestäni tämä on ainoa tapa lukea päätöstä siten, että noudatetaan oikeudellisen selkeyden ja oikeusvarmuuden periaatteita, jotka nivoutuvat yhteen.

56. Oikeudellisen selkeyden periaate edellyttää ensinnäkin, että unionin toimielinten toimet – kuten komission kilpailuasioissa antamat päätökset – ovat selkeitä ja yksiselitteisiä.

57. Toiseksi oikeusvarmuuden yleisperiaate, joka on unionin oikeuden peruseriaate, edellyttää erityisesti, että ”säännösten on oltava selviä ja täsmällisiä, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin”.²³

58. Tältä osin unionin tuomioistuin on jo täsmentänyt, että oikeusvarmuuden vaatimus on erityisen tiukka silloin, kun on kyse unionin sääntelystä, jolla saattaa olla taloudellisia seurauksia, jotta ne, joita asia koskee, voivat saada selville tarkasti, minkä laajuisia näille tällä tavoin asetetut velvoitteet ovat.²⁴

59. Tällaista tapaa lukea päätöstä tarvitaan myös siitä syystä, että soveltamisalan ulkopuolelle sulkemista on tulkittava suppeasti – kuten tässä päätöksessä, jossa soveltamisalasta suljetaan pois yksinomaan sotilaskäyttöön tarkoitetut kuorma-autot.

60. Katson samoin kuin Landkreis Northeim, että päätös lisätä viidenteen perustelukappaleeseen sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja koskeva alaviite välittömästi niiden kuorma-autojen kuvauksen jälkeen, joita päätös koskee, osoittaa selvästi, että komission näkemyksen mukaan erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot kuuluvat tuotteisiin, joita päätös koskee, eikä niitä voida luokitella esimerkiksi ”kartellin jäsenten myymiin muihin tuotteisiin”.

61. Sitä paitsi, kun päätöksen muita kappaleita vertaillaan systemaattisesti, voidaan päätellä, että päätös koskee myös erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja (sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta).

²² Komissio selitti suullisessa istunnossa, että komissio pyrki ilmauksella ”muut tavarat tai palvelut” yksinkertaisesti kattamaan kaiken muun kuin kuorma-autot. Osa asianomaisista yrityksistä, kuten Renault, tuottaa suuren määrän henkilöajoneuvoja, jotka oli selvästi suljettava päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle.

²³ Tuomio 3.6.2008, Intertanko ym. (C-308/06, EU:C:2008:312, 69 kohta).

²⁴ Ks. tuomio 8.3.2017, Euro Park Service (C-14/16, EU:C:2017:177, 38 kohta).

62. Katson samoin kuin komissio olevan relevanttia huomauttaa, että kartellissa, johon Daimler osallistui, toteutettiin kilpailunvastaisia järjestelyjä, jotka liittyivät bruttohinnastoihin, joissa ilmoitettiin eri komponenttien hinnat, ja kuorma-autojen kokoonpanosovelluksiin, jotka muodostivat perustan erittäin suurelle määrälle yksilöllisiä ajoneuvokokoonpanoja. Tästä on huomautettu myös Bundesgerichtshofin (liittovaltion ylin tuomioistuin, Saksa) tuomiossa KZR 35/19.²⁵ Koska jokainen kuorma-auto räätälöitiin asiakkaan tarpeisiin, kilpailunvastainen toiminta liittyi suoranaisesti myös kuorma-autojen eri elementteihin ja komponentteihin.

63. Mikään unionin tuomioistuimelle esitetyissä asiakirjoissa eikä varsinkaan päätöksessä ei viittaa siihen, että kartelli ei olisi koskenut jäteautoja – toisin kuin muita kuorma-autoja.

64. Se seikka, että jäteauto saattaa sisältää erilaisia komponentteja kuin muuhun käyttöön tarkoitettu kuorma-auto, ei merkitse sitä, että jäteauto lakkaisi olemasta kuorma-auto, ja vielä vähemmän sitä, että se lakkaisi olemasta päätöksen soveltamisalaan kuuluva kuorma-auto. Paljon vakuuttavampia ovat sitä vastoin Itävallan hallituksen ja komission perustelut, joiden mukaan suurin osa jäteautojen ominaisuuksista ja komponenteista on lähtökohtaisesti samanlaisia kuin muun tyyppisten kuorma-autojen.

65. Kyseessä olevan kartellin järjestelyistä, joita komissio kuvaa päätöksen 27 ja 28 perustelukappaleessa ("Hinnottelumekanismit ja bruttohinnastot") ja 46–60 perustelukappaleessa ("Toimintatavan kuvaus"), ei voida päätellä, että erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen ei katsota kuuluvan rikkomisen kohteeseen.

66. Päätöksen 28 perustelukappaleesta käy selvästi ilmi, että kyseisten yritysten käyttämät *bruttohinnastot* sisälsivät kunkin valmistajan tarjoamien keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen *kaikkien mallien ja kaikkien tehtaalla asennettavien valinnaisten varusteiden* (erikoisvarusteiden) hinnat. Kuten kyseisen päätöksen 46 perustelukappaleesta lisäksi selviää, asianomaiset yritykset vaihtoivat keskenään bruttohinnastoja ja *tietokoneavusteisia kuorma-autojen kokoonpanosovelluksia*, jotka sisälsivät *kaikki mallit ja valinnaiset varusteet*. Siten oli mahdollista laskea bruttohinnat *mille tahansa kuorma-autokokoonpanolle*. Seuraavaksi päätöksen 48 perustelukappaleessa ilmoitetaan nimenomaisesti, että kuorma-autojen kokoonpanosovellusten keskinäinen vaihtaminen auttoi vertailemaan omia ja kilpailijoiden tarjouksia ja että kokoonpanosovelluksista selvisi, mitkä lisävarusteet sopivat yhteen minkäkin kuorma-auton kanssa ja mitkä valinnaiset varusteet olivat osa vakiovarusteita ja mitkä olivat lisävarusteita. Lopuksi kyseisen päätöksen 56 perustelukappaleesta käy selväksi, että yritysten välillä SEUT 101 artiklan vastaisesti vaihdetut tiedot koskivat joko kuorma-autojen perusmalleja tai kuorma-autoja ja niihin saatavilla olevia valinnaisia varusteita (mikä ilmoitettiin usein erikseen yritysten välillä vaihdetuissa taulukoissa).²⁶

67. Unionin tuomioistuimelle toimitetuista asiakirjoista ja etenkin päätöksestä selviää, että bruttohinnastot ja kokoonpanosovellukset koskivat osia ja komponentteja, joita käytettiin myös erikoiskäyttöön tarkoitetuissa ajoneuvoissa (kuten jäteautoissa).

²⁵ Käsittelen tätä tuomiota tämän ratkaisuehdotuksen 69 kohdassa.

²⁶ Päätöksen 56 perustelukappale kuuluu seuraavasti: "Kokouksista tuli Saksan tasolla entistä muodollisempia ja bruttohintojen korotuksia koskevat tiedot, jotka eivät olleet julkisia, lisättiin tavallisesti taulukoihin jaoteltuina kunkin valmistajan kuorma-automalleihin. – – Tällaista tietojenvaihtoa käytiin useaan kertaan vuodessa. – – Tulevia bruttohintojen korotuksia koskevat tiedot, joita vaihdettiin, koskivat joko ainoastaan kuorma-autojen perusmalleja tai kuorma-autoja ja niihin saatavilla olevia valinnaisia varusteita (mikä ilmoitettiin usein erikseen yritysten välillä vaihdetuissa taulukoissa), eikä tietoja nettohinnoista tai niiden korotuksista tavallisesti vaihdettu. Saksalaisten tytäryritysten tasolla vaihdetut tiedot suunnitelluista bruttohintojen korotuksista toimitettiin eriasteisesti edelleen kunkin tytäryrityksen päätoimipaikalle."

68. Näin ollen valinnaiset lisävarusteet ja kokoonpanovaihtoehdot olivat myös kartellin osa ja kuuluivat siten päätöksen soveltamisalaan.

69. Siksi olen samaa mieltä kuin Bundesgerichtshof, jolla on jo ollut tilaisuus ratkaista sama riidanalainen kysymys kuin nyt käsiteltävänä olevassa asiassa. Bundesgerichtshof katsoi,²⁷ ettei mikään päätöksessä tue päätelmää, jonka mukaan erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot eivät olisi olleet rikkomisen kohteena. Päätöksen 28 ja 46–48 perustelukappaleesta käy päinvastoin selväksi, että kyseinen rikkomus koski kaikkia kunkin valmistajan tarjoamia erikois- ja vakiovarusteita ja -malleja sekä kaikkia tehtaalla asennettavia valinnaisia varusteita.

70. Kyseisen tuomion 34 kohdassa Bundesgerichtshof lähinnä totesi, ettei ylioikeus ollut tehnyt oikeudellista virhettä ratkaistessaan, että vahingonkorvausvastuuseen johtava syy-yhteys oli olemassa ja koski myös betoninsekoitinkuorma-auton, kahden kippiauton ja lavakuorma-auton hankintaa. Bundesgerichtshof katsoi myös ylioikeuden ratkaisseensa aivan oikein, kun se ei ollut päätöksestä tehnyt sitä päätelmää, että kyseiset kuorma-autot eivät kuulu kartellisopimusten piiriin. Kansallisia tuomioistuimia sitovan päätöksen mukaan 6–16 tonnia painavat kuorma-autot ja yli 16 tonnia painavat perävaunuttomat kuorma-autot ja kuorma-autot vetoautoineen kuuluvat päätöksen soveltamisalaan. Bundesgerichtshofin tuomion mukaan päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle oli suljettu ainoastaan sotilaskäyttöön tarkoitettut kuorma-autot, myynnin jälkeiset ja muut palvelut ja kuorma-autojen takuupalvelut sekä käytettyjen kuorma-autojen tai muiden tavaroiden tai palvelujen myynti asianomaisten yritysten toimesta.

71. Bundesgerichtshof totesi kyseisen tuomion 35 kohdassa myös, että valituksesta ei käynyt ilmi lausuntoja tai tosiseikkoja, jotka tukisivat sitä näkökantaa, että edellä mainitut kolme kuorma-autotyyppiä olisivat ilman kippiautolle tai betoninsekoitinautolle ominaisia päällysrakenteita erilaisia kuin perusmallit tai viitetyypit, joihin vastaajana oleva yritys ja väliintulijat viittasivat ja jotka olivat joka tapauksessa hintasopimusten kohteena ja muodostivat nimenomaan perustan suurelle määrälle yksilöllisiä ajoneuvokokoonpanoja. Sen seurauksena Bundesgerichtshof totesi myös, että vuoden 2015 tiedonsaantipyynnöön perustuvilla yritysten väittämillä ei ollut merkitystä.

72. Sitä paitsi useat Saksan tuomioistuimet ovat jo päätyneet samaan päätelmään ja katsoneet, että erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot, etenkin jäteautot, kuuluvat päätöksen soveltamisalaan. Kyseiset ensimmäisen ja toisen oikeusasteen kansalliset tuomioistuimet ovat tosiseikat todetessaan esittäneet vastaavanlaisia perusteluja kuin itse käytän tässä ratkaisuehdotuksessa ja perustaneet päätelmänsä muun muassa seuraaviin näkökohtiin: i) niiden näkemyksen mukaan päätöksen sanamuoto on selkeä eikä siinä suljeta soveltamisalan ulkopuolelle mitään muita erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja kuin sotilaskäyttöön tarkoitettut; ii) peruste, jonka mukaan päätöksessä on määritetty, kuuluuko tietty kuorma-auto sen soveltamisalaan, on ajoneuvon paino; iii) päätöksen sanamuodossa ei ole mitään, mikä tukisi yritysten perusteluja, joiden mukaan erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot, kuten paloautot, kippiautot, asiakkaan toiveiden mukaan räätälöidyt kuorma-autot tai jäteautot, eivät kuulu päätöksen soveltamisalaan; iv) siltä osin kuin vuoden 2015 tiedonsaantipyynnössä mainittiin, että pyyntö ei koskenut erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, tätä lähestymistapaa ei kuitenkaan ole noudatettu itse päätöksessä; v) yritysten perusteluista riippumatta monissa tapauksissa follow-on-kanteiden

²⁷ Bundesgerichtshofin tuomio 23.9.2020, KZR 35/19 (DE:BGH:2020:230920UKZR35.19.0, 34 ja 35 kohta).

kantajat eivät tosiasiaassa ole ostaneet vastaajana olevalta yritykseltä palo- tai kippiautoja vaan kuorma-auton rungon, johon kolmansia osapuolia olevat yritykset ovat sen jälkeen asentaneet palonsammutukseen tarvittavat päällysrakenneosat.²⁸

73. Katson, että saksalaisten tuomioistuinten perustelut ovat vakuuttavia ja sovellettavissa mutatis mutandis myös jäteautoihin. Tällaiseen käyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen alustat ovat suurelta osin samanlaisia, joten tärkeimmät erot liittyvät kuorma-auton koriin (päällysrakenteeseen). Tästä seuraa, ettei päätöksessä ole mahdollista määritellä hyödyllisesti ja tarkasti alaluokkaa ”erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot”.

74. Koska päätöksessä ei mainita mitään muuta rikkomisen kohteena olevia kuorma-autoja koskevaa poikkeusta tai rajoitusta, päätöksen selkeä ja täsmällinen sanamuoto – kun päätöksen ainoa peruste on kuorma-auton paino – koskee kaikkia keskiraskaita ja raskaita kuorma-autoja, sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta. Näin ollen päätös koskee erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja etenkin pääasiassa riidanalaisia jäteautoja.

2) Säännöksen asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on

75. Kuten tämän ratkaisuehdotuksen 45 kohdassa mainitaan, päätöksen tulkinnassa on otettava huomioon asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa päätös on.

76. Olen samaa mieltä kuin Itävallan hallitus, että erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen sulkeminen päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle pelkästään sen takia, että tällaisen kuorma-auton valmistamiseen käytettyyn alustaan on asennettu lisävarusteita, ei ole yleisen järjestelmän eikä päätöksellä tavoitellun päämäärän tai sen hengen mukaista. Kaikki kuorma-autot rakennetaan lähtökohtaisesti samanlaiselle alustalle riippumatta siitä, ovatko ne peruskuorma-autoja vai erikoiskorilla varustettuja kuorma-autoja. Erikoiskäyttöön, kuten palonsammutukseen, jätteiden keruuseen, lumen poistoon tai katujen puhdistukseen, tarkoitettujen ajoneuvojen vakiovarusteena on asianomaisten yritysten valmistama kuorma-auton alusta.

3) Syy sotilaskäyttöön tarkoitettujen kuorma-autojen jättämiseen ”rikkomisen kohteen” ulkopuolelle

77. Yritykset esittivät hallinnollisen menettelyn yhteydessä ja sovintoon tähtäävissä keskusteluissa komissiolle perusteluja, joiden mukaan sotilaskäyttöön tarkoitettut kuorma-autot olisi jätettävä päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio hyväksyi kyseiset perustelut.

78. On tärkeää huomauttaa, että sotilaskäyttöön tarkoitettut kuorma-autot on erityisesti varusteltu niiden käyttöä silmällä pitäen, ja kuten komissio suullisessa istunnossa selvitti, se ei ollut voinut varmuudella todeta, perustuivatko sotilaskäyttöön tarkoitettujen kuorma-autojen

²⁸ Ks. mm. Landgericht Stuttgartin (Stuttgartin alueellinen alioikeus, Saksa) seuraavat tuomiot: tuomio 6.6.2019, 30 O 88/18 (59 kohta ja sitä seuraavat kohdat oikeuskäytäntöviittauksineen; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28244), tuomio 6.6.2019, 30 O 124/18 (58 kohta ja sitä seuraavat kohdat oikeuskäytäntöviittauksineen; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28238), tuomio 6.6.2019, 30 O 38/17 (77 kohta ja sitä seuraavat kohdat oikeuskäytäntöviittauksineen; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28241) ja tuomio 23.12.2019, 30 O 132/18 (31 kohta ja sitä seuraavat kohdat oikeuskäytäntöviittauksineen); sekä Oberlandesgericht Stuttgartin (Stuttgartin osavaltion ylioikeus, Saksa) tuomio 4.4.2019, 2 U 101/18 (112 kohta ja sitä seuraavat kohdat oikeuskäytäntöviittauksineen).

hinnat yritysten kesken vaihdettuihin bruttohintoihin, eikä sitä, käsittivätkö kokoonpanosovellukset, joita myös vaihdettiin, tällaiset sotilaskäyttöön tarkoitetut kuorma-autotkin.

79. Edellä sanotun perusteella on selvää, miksi oli asianmukaista sulkea sotilaskäyttöön tarkoitetut kuorma-autot (ja ainoastaan tällaiset kuorma-autot) päätöksen soveltamisalan ulkopuolelle.

80. Lisäksi on mielestäni merkityksellistä todeta, että koko hallinnollisen menettelyn aikana yksikään yrityksistä ei missään vaiheessa esittänyt, että jäteautot olisi katsottava jätetyn kartellin ulkopuolelle.

c) Vuoden 2015 tiedonsaantipyynnöllä ei ole merkitystä ”rikkomisen kohteen” määrittelyssä komission päätöksessä

81. Asetuksen N:o 1/2003 18 artiklasta, jonka otsikko on ”Pyynnöt saada tietoja”, seuraa muun muassa, että *”suorittaakseen tässä asetuksessa sille määrätty tehtävät komissio voi pelkällä pyynnöllä tai päätöksellä vaatia yrityksiä – – toimittamaan kaikki tarvittavat tiedot. – – Lähettäessään pelkän tiedonsaantipyynnön yritykselle – – komissio mainitsee pyynnön oikeusperustan ja tarkoituksen – –”*

82. Katson samoin kuin Itävallan hallitus ja komissio, että hallinnollisen menettelyn yhteydessä lähetetyn tiedonsaantipyynnön sisällöllä ei voi olla komission myöhemmin annettavan lopullisen päätöksen soveltamisalaa rajoittavaa vaikutusta eikä sitä voida käyttää määrittämään ”rikkomisen kohdetta” komission päätöksessä.

83. Kuten unionin tuomioistuimien on todennut, ”tietojensaantipyyntöä on pidettävä väitetiedoksiantoa edeltävässä tutkintavaiheessa tavallisesti käytettävänä tutkintatoimenpiteenä ja sen tarkoituksena on ainoastaan mahdollistaa se, että komissio saa kerättyä tarvittavat tiedot ja asiakirjat tarkastaakseen tietyn tosiasiallisen ja oikeudellisen tilanteen olemassaolon ja ulottuvuuden”.²⁹ Tämän ratkaisuehdotuksen edellisistä kohdista käy selväksi, ettei tällaisessa pyynnössä ole tarkoitus määrittää tai täsmentää tuotteita, joita kilpailunvastainen toiminta koskee, vaan se tehdään väitetiedoksiannossa ja komission lopullisessa päätöksessä. Kuten vuoden 2015 tiedonsaantipyynnössä nimenomaan todetaan, sen avulla oli tarkoitus ainoastaan määrittää merkityksellinen myynti sakon laskemista varten ottaen huomioon laskentamenetelmää koskeva komission harkintavalta.³⁰

84. Tosiseikkojen selvittäminen sakon laskemista varten ja komission päätöksen soveltamisalan määrittäminen ovat selkeästi kaksi eri asiaa. Daimler, Iveco Magirus, TRATON ja MAN pyrkivät hämärtämään tätä eroa, joten nämä perustelut on hylättävä.

85. Tiedonsaantipyynnöillä pyritään saaman lisätietoja, ja on selvää, etteivät ne estä komissiota määrittämästä suppeammin tai laajemmin merkityksellisiä markkinoita tai toisin sanoen ”rikkomisen kohdetta”. Se saattaa päinvastoin osoittautua nimenomaan tarpeelliseksi yritysten vuoden 2015 tiedonsaantipyyntöön antamien vastausten pohjalta.

²⁹ Ks. tuomio 10.3.2016, HeidelbergCement v. komissio (C-247/14 P, EU:C:2016:149, 37 kohta).

³⁰ Ks. tuomio 3.9.2009, Papierfabrik August Koehler ym. v. komissio (C-322/07 P, C-327/07 P ja C-338/07 P, EU:C:2009:500, 112 kohta) ja tuomio 19.12.2012, Heineken Nederland ja Heineken v. komissio (C-452/11 P, ei julkaistu, EU:C:2012:829, 92 kohta).

86. Tässä yhteydessä on tärkeää todeta ensinnäkin, että tiedonsaantipyyntö ei ole osa komission päätöstä, ja toiseksi, että pyyntö ei ole komission (unionin toimielimenä) oikeudellinen toimi vaan pikemminkin menettelyyn liittyvä, tapausta käsittelevän (kilpailun pääosaston) työryhmän laatima asiakirja. Sillä ei siis nyt käsiteltävänä olevassa asiassa ole merkitystä rikkomisen laajuuden ja vaikutusalan määrittämisen kannalta.

87. Sen sijaan päätös perustuu kaikkiin hallinnollisessa menettelyssä selvitettyihin tosiseikkoihin, päätös merkitsee menettelyn virallista päättämistä, ja komissio (komission jäsenten collegio) on antanut päätöksen unionin toimielimenä.

88. Päätöksen 1 artiklassa ja viidennessä perustelukappaleessa määritellään selkeästi kilpailuvastaisen toiminnan kohde. Komissio on määritellyt rikkomisen kohteen hallussaan olevan näytön perusteella.

89. Tästä seuraa, että ainoastaan päätöksen sisällöllä on merkitystä, kun todennetaan, mikä on rikkomisen kohde.

d) Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen myynnin huomiotta jättäminen sakkojen laskennassa ei vaikuta edellä esitettyyn tulkintaan

90. Päinvastoin kuin Daimler, MAN ja Iveco Magirus väittävät, sillä tosiseikalla, että komissio ei sakkoja laskiessaan ottanut huomioon erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen myyntiä, ei ole mitään vaikutusta tulkintaani päätöksestä.

91. Komissio käytti laskelmansa perustana myyntiä, jonka yritykset olivat ilmoittaneet vuoden 2015 tiedonsaantipyyntöön antamissaan vastauksissa. Erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja jätettiin pois laskelmasta, vaikkakaan ei täysin.³¹

92. Kuten päätöksen 112 perustelukappaleessa ilmoitetaan, komissio sovelsi sakkojen laskennasta annettujen suuntaviivojen³² 37 kohtaa, jossa komission sallitaan poikkeavan suuntaviivojen mukaisesta laskentamenetelmästä mukauttamalla yhtenäisesti kunkin yrityksen myynnin arvon osuutta laskeakseen muuttujan ja sakkojen lisämäärät. Komissio selvitti tehneensä niin harkintavaltansa puitteissa muun muassa oikeasuhteisuuden vuoksi. Komission käyttämä myynnin arvo oli sen tuloksena joka tapauksessa huomattavasti alempi kuin kartellin kohteena suoraan tai välillisesti olleen myynnin arvo.

93. Myynnin arvo on lähtökohtaisesti toinen tekijöistä, joita komissio käyttää sakkoja laskiessaan (ks. komission selvitys tästä periaatteesta päätöksen 108 ja 109 perustelukappaleessa), ja toinen on rikkomuksen kesto.³³

³¹ Kuten komissio on suullisessa käsittelyssä selvittänyt, jotkin erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot sisällytettiin joka tapauksessa myynnin arvoon, koska osapuolet eivät pystyneet täysin sulkemaan pois erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen myyntiä ilmoittamastaan arvosta. Asianomaiset yritykset vahvistivat tämän pätevän tiettyissä tapauksissa, koska se riippui tavasta, jolla yritys sai asiaankuuluvat tiedot, mikä taas liittyi siihen, miten helppoa tai vaikeaa merkityksellistä myyntiä koskevien tietojen haku oli.

³² Suuntaviivat asetuksen n:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti määrittävien sakkojen laskennasta (EUVL 2006, C 210, s. 2).

³³ Komissio ottaa huomioon myös tiettyjä tekijöitä, kuten rikkomisen luonteen, kaikkien osapuolten yhteenlasketun markkinaosuuden, rikkomisen maantieteellisen ulottuvuuden ja sen, onko rikkominen toteutunut käytännössä. Ks. sakkojen laskennasta annettujen suuntaviivojen 19–26 kohta.

94. Katson, että komissio toimi tässä suhteessa harkintavaltansa rajoissa³⁴ jättäessään myynnin arvon laskennasta pois erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot. Komissio otti yhdenmukaisesti kaikkien asianomaisten yritysten osalta – ja kyseisten yritysten eduksi – huomioon alemman myyntiarvon kuin sen harkintavallassa oleva enimmäisarvo olisi ollut.

95. Sakkojen määrää koskeva komission laskelma ei pääsääntöisesti aina perustu kokonaan kartellin kohteena olevaan myyntiin.³⁵

e) Sovintomenettely ei edellytä erilaista tulkintaa

96. Päinvastoin kuin Daimler, MAN ja Iveco Magirus väittävät, se seikka, että päätös annettiin sovintomenettelyn yhteydessä, ei vaikuta kilpailunvastaisen toimintatavan vaikutusalan määrittämiseen.

97. Kuten sovintomenettelyn toteuttamisesta annetusta tiedonannosta³⁶ selviää, komissio ei neuvottele siitä, onko kilpailuoikeutta rikottu, niiden yritysten kanssa, joita sovintomenettely koskee. Sen sijaan yritykset myöntävät osallistumisensa SEUT 101 artiklan vastaiseen kartelliin ja sitä koskevan vastuunsa. Kun päätös annetaan sovintomenettelyn tuloksena, komissio alentaa päätöksellä yrityksille määrättävän sakon määrää 10 prosentilla.

f) Alustava päätelmä

98. Edellä mainituista näkökohdista seuraa, että menettelysääntöjen, joihin osapuolet vetoavat, tarkoituksena on määrittää menettely, jota komission ja asianomaisten osapuolten on noudatettava. Nämä säännöt eivät yleisesti – eikä liioin pääasiassa kyseessä olevassa erityistapauksessa – voi vaikuttaa komission päätöksessä toteaman rikkomisen aineelliseen vaikutusalaan.

g) Riidanalaisten kuorma-autojen hankinta tarjouskilpailun perusteella ei edellytä erilaista tulkintaa

99. Komission päätöksessään toteama rikkominen koskee myös julkisten hankintojen puitteissa (tarjouskilpailun perusteella) toteutettuja hankintoja, ainakin siltä osin kuin kuorma-autojen ostaja on julkisoikeudellinen elin. Kilpailunvastaista toimintaa toteutettiin muun muassa tarjouskilpailuihin valmistautumisen yhteydessä.

100. Kuten Itävallan hallitus on huomauttanut, hankintaviranomaiset ovat suurten yksityisten tavarankuljetusyhtiöiden ohella rikkomisen kohteena olevien kuorma-autojen hankinnan pääasiakkaita (mm. seuraaviin tarkoituksiin: teiden puhdistaminen, lumen poisto, jätteiden keruu, jäteveden keruu, julkinen rakentaminen ja muut kunnalliset huoltopalvelut).

³⁴ Ks. tuomio 28.6.2005, Dansk Rørindustri ym. v. komissio (C-189/02 P, C-202/02 P ja C-205/02 P–C-208/02 P, EU:C:2005:408, 172 kohta).

³⁵ Komissiolla ei ensinnäkään ole velvollisuutta ottaa huomioon kartellin kohteena tosiasiallisesti olevaa myyntiä (tuomio 11.7.2013, Team Relocations ym. v. komissio, C-444/11 P, ei julkaistu, EU:C:2013:464, 76 ja 77 kohta). Toiseksi komissiolla ei ole velvollisuutta ottaa huomioon kaikkea asianomaista myyntiä (tuomio 14.3.2013, Dole Food ja Dole Germany v. komissio, T-588/08, EU:T:2013:130, 620 kohta ja sitä seuraavat kohdat; tuomio pysytettiin valituksesta annetulla tuomiolla 19.3.2015, Dole Food ja Dole Fresh Fruit Europe v. komissio, C-286/13 P, EU:C:2015:184, 150 kohta ja sitä seuraavat kohdat; ja tuomio 17.9.2014, Pilkington Group ym. v. komissio, T-72/09, ei julkaistu, EU:T:2014:1094, 209 kohta ja sitä seuraavat kohdat; valitus unionin tuomioistuimeen hylättiin).

³⁶ Komission tiedonanto sovintomenettelyn toteuttamisesta neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 7 ja 23 artiklan mukaisten päätösten tekemiseksi kartelliasioissa (EUVL 2008, C 167, s. 1).

101. Päätöksessä ei tehdä eroa suoran myynnin ja tarjouskilpailuihin perustuvan myynnin välillä. Päätös perustuu pääasiallisesti bruttohinnastoihin ja kokoonpanosovelluksiin, ja tämä perusta koskee kaikkea myyntiä siitä riippumatta, oliko kyseessä suora myynti vai tarjouskilpailun tulos.

102. Edellä esitetyistä näkökohdista seuraa, että rikkomisen alaa ja kohdetta koskeva päätöksen sanamuoto on selkeä ja se kattaa myös erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot (sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta) ja etenkin jäteautot, eikä mikään osapuolten esittämistä perusteluista vaikuta tähän päätelmään.

III Päätelmä

103. Ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Landgericht Hannoverin esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia AT.39824 – Kuorma-autot) 19.7.2016 annettua komission päätöstä C(2016) 4673 final on tulkittava siten, että päätöksessä esitetyt toteamukset koskevat – sotilaskäyttöön tarkoitettuja kuorma-autoja lukuun ottamatta – erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, etenkin myös jäteautoja.