



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNE ODVJETNICE
LAILE MEDINE
od 24. veljače 2022.¹

Predmet C-588/20

Landkreis Northeim

protiv

Daimler AG,

uz sudjelovanje:

Iveco Magirus AG,

TRATON SE, prethodno MAN SE,

MAN Truck & Bus AG,

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co.KG

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landgericht Hannover (Zemaljski sud u Hannoveru, Njemačka))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Tržišno natjecanje – Zahtjev za naknadu štete uzrokovane djelovanjem protivnim članku 101. UFEU-a – Sporazumi, odluke i usklađene prakse – Odluka Komisije kojom se utvrđuje povreda – Postupak nagodbe – Proizvodi na koje se odnosi povreda propisa – Kamioni – Specijalizirana vozila – Kamioni za prikupljanje otpada”

1. Ovaj zahtjev Landgerichta Hannover (Zemaljski sud u Hannoveru, Njemačka) odnosi se na tumačenje Odluke Komisije od 19. srpnja 2016., C(2016) 4673 *final*, u vezi s postupkom na temelju članka 101. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i članka 53. Sporazuma o EGP-u (predmet AT.39824 – Kamioni) (u daljnjem tekstu: Odluka)². Tom je odlukom Komisija nametnula dosad najvišu novčanu kaznu za zabranjeni sporazum: odnosno 2,93 milijarde eura (odnosno ukupno 3,81 milijardu eura³) proizvođačima kamiona za tajni dogovor radi umjetnog povećanja cijena kamionâ i prosljeđivanja troškova poštovanja strožih pravila o emisiji tijekom razdoblja od 14 godina. Zahtjev je upućen u okviru takozvane naknadne tužbe između Landkreisa Northeim (upravni okrug Northeim, Njemačka) (u daljnjem tekstu: okrug Northeim) i Daimlera AG (u daljnjem tekstu: Daimler). Okrug Northeim traži od Daimlera naknadu štete prouzročene

¹ Izvorni jezik: engleski

² SL 2017., L 108, str. 6. Sažetak Odluke javno je dostupan na: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0406\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0406(01)&from=EN).

³ Komisija je naložila plaćanje navedenoga iznosa onim poduzetnicima koji su se odlučili nagoditi. Zatim je izrekla i novčanu kaznu u iznosu od 880 523 000 eura društvu Scania koje se odlučilo ne nagoditi u tom predmetu zabranjenog sporazuma. Društvo MAN u potpunosti je oslobođeno kazne zato što je otkrilo postojanje zabranjenog sporazuma čime je izbjeglo kaznu od 1,2 milijarde eura.

djelovanjem koje je zabranjeno člankom 101. stavkom 1. UFEU-a i člankom 53. Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru (u daljnjem tekstu: Sporazum o EGP-u) vezano za kamione za prikupljanje otpada koje je kupio od Daimlera.

2. Sud koji je uputio zahtjev u bitnome želi utvrditi treba li Odluku tumačiti na način da su za potrebe te odluke specijalizirana vozila, konkretno kamioni za prikupljanje otpada, obuhvaćena pojmom „proizvodi na koje se odnosi povreda propisa”.

I. Činjenice iz kojih proizlazi spor iz glavnog postupka i prethodna pitanja

3. Tijekom 2006. i 2007. okrug Northeim (javnopravno tijelo) nabavio je od Daimlera dva kamiona za prikupljanje otpada po cijeni od 146 740,00 eura odnosno 146 586,58 eura, nakon postupka javne nabave za svaku od kupnji.

4. Europska komisija je Odluku donijela 19. srpnja 2016. u okviru postupka nagodbe.

5. Tom je odlukom Komisija utvrdila da je nekoliko međunarodnih proizvođača kamiona, među kojima su Daimler, MAN i Iveco Magirus, povrijedilo članak 101. UFEU-a i članak 53. Sporazuma o EGP-u. Povreda se sastojala od tajnih dogovora o određivanju cijena i povećanjima bruto cijena u Europskom gospodarskom prostoru (EGP) za kamione težine između šest i 16 tona (u daljnjem tekstu: kamioni srednje težine) ili one težine veće od 16 tona (u daljnjem tekstu: teški kamioni) i prosljeđivanju troškova za uvođenje tehnologija s niskim razinama emisija za takve kamione u skladu sa zahtjevima normi za emisije Euro 3 do Euro 6. Povreda je obuhvatila cijelo područje EGP-a i trajala je od 17. siječnja 1997. do 18. siječnja 2011. (u daljnjem tekstu: zabranjeni sporazum).

6. Nakon donošenja Odluke okrug Northeim pokrenuo je pred Landgerichtom Hannover (Zemaljski sud u Hannoveru) postupak za naknadu štete protiv Daimlera. Tim se postupkom traži naknada imovinske štete koju je taj okrug pretrpio zbog protutržišnog djelovanja u kojem je Daimler sudjelovao. U odnosu na tog poduzetnika navedena tužba predstavlja „naknadnu tužbu” (tužba za naknadu štete podnesena pred nacionalnim sudom na temelju konačne odluke Komisije kojom se utvrđuje povreda članka 101. UFEU-a i članka 53. Sporazuma o EGP-u).

7. Okrug Northeim smatra da su kamioni za prikupljanje otpada koje je kupio od Daimlera obuhvaćeni definicijom ‚kamiona’ iz Odluke. To se stajalište temelji na tekstu navedene odluke koji ne isključuje izričito specijalizirana vozila⁴.

8. Nasuprot tomu, Daimler pred sudom koji je uputio zahtjev ističe da ti kamioni za prikupljanje otpada nisu obuhvaćeni Odlukom jer je riječ o specijaliziranim vozilima. To obrazlaže time što je, prije Odluke, Komisija pobliže odredila doseg svojih istraga u zahtjevu za pružanje informacija od 30. lipnja 2015. (u daljnjem tekstu: zahtjev za pružanje informacija iz 2015.) upućenom Daimleru, u kojem je navela da pojam „kamion” ne obuhvaća korištene kamione, specijalizirana vozila (primjerice vojna vozila, vatrogasna vozila), preprodanu „dodatnu opremu”, usluge nakon prodaje te druge usluge i jamstva.

⁴ Izričito su isključeni samo kamioni za vojnu uporabu.

9. U tom kontekstu i s obzirom na zahtjeve članka 16. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 1/2003⁵ – prema kojem, kada nacionalni sudovi odlučuju o sporazumima, odlukama ili djelovanjima obuhvaćenim područjem primjene članka 101. ili članka 102. UFEU-a, koji su već bili predmetom odluke Komisije, oni ne mogu donositi odluke suprotne odluci koju je donijela Komisija – sud koji je uputio zahtjev gaji dvojbe u pogledu toga koji su proizvodi obuhvaćeni zabranjenim sporazumom iz glavnog postupka. Konkretnije, uzimajući u obzir činjenicu da, na nacionalnoj razini, nije ujednačena sudska praksa koja se odnosi na pitanje jesu li specijalizirana vozila obuhvaćena pojmom „kamion” u smislu Odluke, sud koji je uputio zahtjev pita se jesu li kamioni za prikupljanje otpada isključeni iz proizvoda na koje se odnosi taj zabranjeni sporazum.

10. U tom pogledu, sud koji je uputio zahtjev najprije ističe da je Komisija u uvodnoj izjavi 5. Odluke utvrdila, kao prvo, da su „[p]roizvodi na koje se odnosi povreda propisa kamioni težine između 6 i 16 tona („kamioni srednje težine”) i kamioni težine veće od 16 tona („teški kamioni”) i kao kamioni koji nisu tegljači i kao tegljači”; i, kao drugo, da su „kamioni za vojnu uporabu” isključeni iz područja primjene Odluke.

11. U tim okolnostima sud koji je uputio zahtjev smatra, s jedne strane, da se formulacija koju Komisija koristi za opis proizvoda na koje se odnosi povreda može shvatiti na način da, načelno, obuhvaća samo „standardne” kamione, osim onih namijenjenih vojnoj uporabi, i da su, u nedostatku izričitog navoda, specijalizirana vozila, uključujući kamione za prikupljanje otpada, isključena iz pojma „kamioni” koji rabi Komisija s obzirom na to da su obuhvaćeni pojmom „druge robe”⁶.

12. S druge strane, prema mišljenju tog suda, taj se isti tekst može shvatiti i na način da pojam „kamioni” obuhvaća sve vrste kamiona, odnosno da obuhvaća sve vrste specijaliziranih vozila, osim kamiona za vojnu uporabu.

13. Nadalje, sud koji je uputio zahtjev pita se o učinku zahtjeva za pružanje informacija iz 2015. na određivanje proizvoda na koje se odnosi povreda. Konkretno, sud koji je uputio zahtjev pita se podrazumijeva li činjenica da je Komisija navela da, za potrebe tog zahtjeva, pojam kamionâ ne obuhvaća rabljene kamione ili specijalizirana vozila (osobito vojna vozila, vatrogasna vozila) da je prethodno naveden samo popis primjera, a ne taksativan popis specijaliziranih vozila.

14. U konačnici, sud koji je uputio zahtjev ističe da je Odluka usvojena na temelju postupka nagodbe koji je Komisija pokrenula nakon zahtjevâ koje su toj instituciji podnijele stranke uključene u taj postupak. U tom kontekstu, sud se pita o učinku činjenice da je opseg protutržišnog ponašanja određen u okviru takvog postupka.

15. U tim je okolnostima Landgericht Hannover (Zemaljski sud u Hannoveru) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Trebâ li Odluku [Komisije] od 19. srpnja 2016. – C(2016) 4673 *final* – u vezi s postupkom na temelju članka 101. UFEU-a i članka 53. Sporazuma o EGP-u (Predmet AT.39824 – Kamioni), tumačiti na način da su utvrđenjima iz Komisijine odluke obuhvaćena i specijalizirana vozila, osobito vozila za prikupljanje otpada?”

⁵ Uredba Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana [člancima 101. i 102. UFEU-a] (SL 2003., L 1, str. 1.)

⁶ Uvodnom izjavom 5. Odluke određuje se: „[p]redmet se ne odnosi na usluge nakon prodaje, druge usluge i jamstva za kamione, *prodaju* rabljenih kamiona ni *bilo koju drugu vrstu robe* ili usluga koje prodaju adresati ove Odluke”. (moje isticanje)

16. Pisana očitovanja podnijeli su okrug Northeim, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co.KG (u daljnjem tekstu: Schönackers), Daimler, TRATON SE (prije: „MAN”), Iveco Magirus, austrijska vlada i Komisija. Sve su te stranke (osim austrijske vlade) također iskoristile mogućnost za iznošenje usmenih očitovanja na raspravi pred Sudom.

II. Analiza

A. Kratko obrazloženje argumenata stranaka

17. Okrug Northeim tvrdi, kao prvo, da je zahtjev za prethodnu odluku nedopušten jer Daimler nije u propisanom roku iskoristio svoje pravo na tužbu protiv Odluke pred Općim sudom i da stoga više ne može dovesti u pitanje zakonitost te odluke pokretanjem postupka pred nacionalnim sudovima protiv nacionalnih akata kojima se ta odluka provodi. Nacionalni sudovi vezani su valjanošću akta Unije tako da više nije moguće podnijeti zahtjev za prethodnu odluku koji se odnosi na valjanost Odluke.

18. Schönackers, intervenirajući u potporu zahtjevu okruga Northeima, ističe da se ne čini da sud koji je uputio zahtjev smatra da je odgovor na postavljeno pitanje nužan kako bi on riješio spor iz glavnog postupka.

19. Podredno, okrug Northeim i Schönackers u bitnome ističu da Komisijin zahtjev za pružanje informacija ne utječe na tumačenje Odluke.

20. Kao drugo, okrug Northeim i Schönackers smatraju da ništa iz Odluke ne ide u prilog zaključku da su kamioni za prikupljanje otpada isključeni iz područja primjene te odluke.

21. Nadalje, okrug Northeim smatra da su i kamioni i specijalizirana vozila obuhvaćeni kategorijom vozila N u smislu Uredbe (EU) 2018/858⁷. To je utvrđenje također poduprto činjenicom da područje primjene Uredbe (EU) 2019/631⁸ i Uredbe (EU) 2018/956⁹ obuhvaćaju, uglavnom, gospodarska vozila iz kategorije N.

22. Nadalje, okrug Northeim ističe da se, kao što to proizlazi iz članka 4. Direktive 2006/126/EZ¹⁰, kategorije vozila razlikuju isključivo na temelju težine vozila, najvećeg broja osoba koje se mogu prevoziti tim vozilom i najniže dobi od koje osoba može biti ovlaštena za upravljanje vozilom.

23. Nadalje, prema okrugu Norheimu, činjenica da su kamioni za prikupljanje otpada obuhvaćeni kategorijom „kamioni” dokazuje se, osobito, popisom motornih vozila i njihovih prikolica koji je sastavio Kraftfahrt-Bundesamt (Savezni ured za motorna vozila, Njemačka). Tamo je vozilo za prikupljanje otpada klasificirano kao „kamion za kante s kućnim otpadom”.

⁷ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL 2018., L 151, str. 1.)

⁸ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL 2019., L 111, str. 13.)

⁹ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju i dostavi podataka o emisijama CO₂ i potrošnji goriva novih teških gospodarskih vozila (SL 2018., L 173, str. 1.)

¹⁰ Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL 2006., L 403, str. 18.) (posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 8., str. 107.)

24. Daimler, uz potporu MAN-a i Iveca Magirusa, tvrdi da specijalizirana vozila nisu kamioni u smislu Odluke.

25. Ti poduzetnici u bitnome ističu, kao prvo, da se u svakodnevnom govoru pravi razlika između kamiona i specijaliziranih vozila, pri čemu su „kamioni” vozila osmišljena i konstruirana uglavnom za prijevoz robe, dok su „specijalizirana vozila” vozila koja su konstruirana i opremljena za određenu svrhu. Kao drugo, Daimler, MAN i Iveco Magirus ističu da se pojam „kamion” određuje i rabi u raznim zakonodavnim aktima sekundarnog prava Unije. Prema mišljenju tih poduzetnika definicija dana u pravu Unije predstavlja temelj utvrđenja iz Odluke. Kao treće, Daimler, MAN i Iveco Magirus u bitnome smatraju da, ako se razmatra kao cjelina, tekst Odluke ne podupire zaključak da su njime obuhvaćena specijalizirana vozila. Kao četvrto, Daimler, MAN i Iveco Magirus smatraju da zbog njihove predviđene svrhe, opreme i posebnih značajki kamioni za prikupljanje otpada koji su predmet glavnog postupka nisu namijenjeni prijevozu robe, već su posebno osmišljeni za upotrebu u sektoru otpada te stoga nisu obuhvaćeni Odlukom. Kao peto, Iveco Magirus tvrdi da adresatima Odluke nije jasno, a još manje očito, da nacionalni sud u okviru tužbe za naknadu štete može smatrati da se ta odluka odnosi i na specijalizirana vozila. Kao šesto, Iveco Magirus u bitnome tvrdi da načelo djelotvorne sudske zaštite, utvrđeno člankom 47. prvim stavkom Povelje Europske unije o temeljnim pravima, zahtijeva, u slučaju kada postoje sumnje u pogledu materijalnog područja primjene Odluke, da se ona usko tumači te da se stoga specijalizirana vozila ne mogu smatrati kamionima za potrebe te odluke.

26. Austrijska vlada i Komisija u bitnome tvrde da su kamioni za prikupljanje otpada proizvodi obuhvaćeni zabranjenim sporazumom i Odlukom.

B. Ocjena

1. Dopuštenost

27. Okrug Northeim, tužitelj iz glavnog postupka, i Schönackers u bitnome tvrde da su zahtjev za prethodnu odluku i prethodno pitanje nedopušteni.

28. Smatram da te argumente treba odbiti.

29. Prema ustaljenoj sudskoj praksi, kada se prethodna pitanja odnose na tumačenje prava Unije, kao što je to ovdje slučaj, Sud je u pravilu dužan odgovoriti na prethodno pitanje¹¹.

30. U ovom predmetu sudu koji je uputio zahtjev podnesena je naknadna tužba na temelju odluke Komisije. U toj je odluci Komisija utvrdila da je nekoliko poduzetnika, među kojima su Daimler, MAN i Iveco Magirus, sudjelovalo u zabranjenom sporazumu o kamionima i tako povrijedilo članak 101. UFEU-a i članak 53. Sporazuma o EGP-u¹².

¹¹ Presuda od 4. prosinca 2018., Minister for Justice and Equality i Commissioner of the Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, t. 26. i navedena sudska praksa).

¹² Vidjeti točku 5. ovog mišljenja.

31. U zahtjevu za prethodnu odluku sud koji je uputio zahtjev obrazlaže da tužitelj iz glavnog postupka (okrug Northeim), koji je nabavio dva kamiona za prikupljanje otpada, smatra da su ti kamioni jedan od proizvoda na koje se odnosi povreda. S druge strane, Daimler pred sudom koji je uputio zahtjev tvrdi da su ti kamioni specijalizirana vozila i da stoga nisu obuhvaćeni materijalnim područjem primjene Odluke.

32. Jasno je da sud koji je uputio zahtjev dvoji o pravilnom materijalnom području primjene Odluke i u glavnom postupku ne može utvrditi jesu li ta dva kamiona za prikupljanje otpada obuhvaćena tom Odlukom.

33. Iz toga slijedi da je tumačenje područja primjene Odluke koje je zatražio sud koji je uputio zahtjev tom sudu nužno kako bi utvrdio je li tužba za naknadu štete osnovana.

34. Kad je riječ o argumentima okruga Northeima iz točke 17. ovog mišljenja, dovoljno je istaknuti da iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da je Daimler jedan od tuženika iz glavnog postupka u okviru tužbe za naknadu štete koju je podnio okrug Northeim kao naknadnu tužbu na temelju Odluke i da Daimler ne osporava valjanost te odluke pred sudom koji je uputio zahtjev.

35. Nadalje, suprotno odlukama Komisije kojima se nalaže povrat državnih potpora nespojivih s unutarnjim tržištem, odluka Komisije kojom se utvrđuje postojanje zabranjenog sporazuma, poput onog o kojem je riječ u ovom predmetu, ne podrazumijeva nužnost nacionalnog akta za provedbu te odluke.

36. Iz toga slijedi da je ovdje sporno samo *tumačenje* Odluke.

37. U konačnici, Sud je već bio pozvan tumačiti Komisijine odluke u području prava tržišnoga natjecanja s obzirom na to da su one akti institucije Unije u smislu članka 267. UFEU-a¹³.

2. O *meritumu*

a) *Uvod*

38. Najprije, kao što je sud Unije već presudio, „u okviru članka 101. UFEU-a stavka 1. nije potrebno prethodno definirati tržište u pitanju kada je cilj spornog sporazuma sam po sebi protutržišni, odnosno kada je Komisija mogla valjano zaključiti, bez prethodnog određivanja tržišta, da se predmetnim sporazumom narušava tržišno natjecanje i da bi on mogao osjetno utjecati na trgovinu među državama članicama. Konkretno, radi se o najtežim oblicima [sporazumâ] koji su izričito zabranjeni člankom 101. UFEU-a stavkom 1. točkama (a) do (e)”¹⁴. Smatram da je navedeno, u svakom slučaju, točno kada je riječ o zabranjenom sporazumu poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku.

¹³ Vidjeti presude od 20. svibnja 2010., *Todaro Nunziatina & C.* (C-138/09, EU:C:2010:291) i od 13. lipnja 2019., *Copebi* (C-505/18, EU:C:2019:500).

¹⁴ Presuda od 28. lipnja 2016., *Portugal Telecom/Komisija* (T-208/13, EU:T:2016:368, t. 176. i navedena sudska praksa; koja nije predmet žalbe)

39. U ovom predmetu nesporno je da je zabranjeni sporazum imao sve značajke sporazuma i/ili usklađenog djelovanja, u smislu članka 101. stavka 1. UFEU-a i članka 53. stavka 1. Sporazuma o EGP-u, čiji je cilj bio spriječiti, ograničiti i/ili narušiti tržišno natjecanje u pogledu kamiona unutar EGP-a¹⁵.

40. Pored navedenoga, sud Unije također je pojasnio da „tržište, na koje se odnosi odluka Komisije kojom se utvrđuje povreda članka 101. UFEU-a, određuju sporazumi i djelatnosti kartela”¹⁶.

41. Naime, iz sudske prakse Unije proizlazi da „o mjerodavnom tržištu ne [odlučuje] Komisija arbitrarno, već su sudionici zabranjenog sporazuma [...] namjerno usmjerili svoje protutržišno djelovanje na [predmetne proizvode]”¹⁷.

42. S obzirom na prethodna razmatranja i narav prethodnog postupka, nije na Sudu da određuje mjerodavno tržište proizvoda u ovom predmetu niti da provjeri je li Komisija odredila mjerodavno tržište proizvoda.

43. Na Sudu je da u ovom predmetu ocijeni područje primjene Odluke, odnosno utvrdi koji su to proizvodi „na koje se odnosi povreda” koju je Komisija Odlukom utvrdila. Konkretno, on mora utvrditi proizlazi li iz Odluke da su specijalizirana vozila, konkretno kamioni za prikupljanje otpada, među proizvodima na koje se odnosi povreda.

44. Najprije valja istaknuti da različite definicije pojmova „kamion” i „specijalizirano vozilo”, iz više sekundarnih zakonodavnih akata Unije (kao što je to Direktiva 97/27/EZ¹⁸), na koje se pozivaju stranke, nisu relevantne, s obzirom na to da se Komisija u Odluci nije pozvala ni na koji od tih akata/definicija i da ona sadržava vlastitu definiciju proizvoda na koje se odnosi povreda, koja je relevantna za ocjenu ovog predmeta. Stoga bi Sud svoj zaključak trebao temeljiti samo na posebnim definicijama i tekstu same Odluke.

b) Područje primjene Odluke

45. Prema ustaljenoj sudskoj praksi, „prilikom tumačenja odredbe prava [Unije] valja uzeti u obzir ne samo njezin tekst već i kontekst u kojem se nalazi te ciljeve propisa kojeg je dio”¹⁹.

46. Međutim, Sud ne može tumačiti tu odredbu protivno njezinu jasnom i preciznom tekstu²⁰.

¹⁵ Vidjeti Odluku, uvodna izjava 69. Protiv Odluke nije podnesena žalba te ona ima snagu *res judicata*.

¹⁶ Presuda od 27. veljače 2014., InnoLux/Komisija (T-91/11, EU:T:2014:92, t. 131.) i navedena sudska praksa (žalba pred Sudom je odbijena)

¹⁷ Presuda od 15. lipnja 2005., Tokai Carboni dr./Komisija (T-71/03, T-74/03, T-87/03 i T-91/03, neobjavljena, EU:T:2005:220, t. 90.; žalba pred Sudom je odbijena)

¹⁸ Direktiva 97/27/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 1997. o masama i dimenzijama određenih kategorija motornih vozila i njihovih prikolica i izmjeni Direktive 70/156/EEZ (SL 1997., L 233, str. 31.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 7., str. 247.)

¹⁹ Vidjeti presudu od 7. lipnja 2005., VEMW i dr. (C-17/03, EU:C:2005:362, t. 41. i navedena sudska praksa).

²⁰ Vidjeti u tom smislu presudu od 15. srpnja 2010., Komisija/Ujedinjena Kraljevina (C-582/08, EU:C:2010:429, t. 51. i navedena sudska praksa).

1) *Tekst Odluke*

47. Kao prvo, nesporno je da definicija pojma „kamioni” iz Odluke odgovara definiciji iz obavijesti o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku, pri čemu je jedina razlika ta da je u Odluci Komisija isključila izričito kamione za vojnu uporabu (da to nije bio slučaj, poduzetnici bi vjerojatno na toj osnovi uložili žalbu protiv Odluke).

48. Člankom 1. Odluke određuje se: „[t]ajnim sporazumom o određivanju cijena i povećanjima bruto cijena u EGP-u za kamione srednje težine i teške kamione; kao i o vremenskim planovima i o prosljeđivanju troškova za uvođenje tehnologija s niskim razinama emisija za kamione srednje težine i teške kamione u skladu sa zahtjevima normi za emisije Euro 3 do Euro 6, sljedeći poduzetnici povrijedili su članak 101. UFEU-a i članak 53. Sporazuma o EGP-u tijekom navedenih razdoblja: [...] c) Daimler AG, od 17. siječnja 1997. do 18. siječnja 2011.” (u daljnjem tekstu: povreda).

49. Članak 1. treba tumačiti u vezi s uvodnom izjavom 5. te odluke.

50. U uvodnoj izjavi 5. navodi se: „Proizvodi na koje se odnosi povreda propisa kamioni su težine između 6 i 16 tona („kamioni srednje težine”) i kamioni težine veće od 16 tona („teški kamioni”), i kao kamioni koji nisu tegljači i kao tegljači (dalje u tekstu kamioni srednje težine i teški kamioni navode se zajedno kao „kamioni”). [U bilješki 5. Odluke navodi se: „[o]sim kamiona za vojnu uporabu”. Predmet se ne odnosi na usluge nakon prodaje, druge usluge i jamstva za kamione, prodaju rabljenih kamiona ni bilo koju drugu vrstu robe ili usluga koje prodaju adresati ove Odluke”.

51. Iz teksta Odluke jasno proizlazi da se ona odnosi na prodaju *svih* kamiona srednje težine i teških kamiona, kako kamiona koji nisu tegljači tako i kamiona koji to jesu²¹.

52. Prema tekstu te odluke, izričito su isključeni *samo kamioni za vojnu uporabu*. Pored kamiona za vojnu uporabu, Odluka ne obuhvaća usluge nakon prodaje, druge usluge i jamstva za kamione, prodaju rabljenih kamiona ni bilo koju drugu vrstu robe ili usluga²² koje prodaju adresati te odluke.

53. Kad je riječ o specijaliziranim vozilima, s obzirom na to da Odluka iz svojeg područja primjene isključuje samo kamione za vojnu uporabu, treba smatrati da ona obuhvaća sve kamione težine između šest i 16 tona i one težine veće od 16 tona, uključujući specijalizirana vozila (pri čemu jedinu iznimku čine kamioni za vojnu uporabu).

54. Da je Komisija željela izuzeti iz područja primjene Odluke druge vrste kamiona, poput kamiona za prikupljanje otpada, izričito bi ih navela.

55. Prema mojem mišljenju, jedino takvim tumačenjem Odluke poštuju se načelo pravne jasnoće i načelo pravne sigurnosti. Ta su dva načela usko povezana.

²¹ Vidjeti također u odnosu na istu Odluku Komisije presude od 29. srpnja 2019., Tibor-Trans (C-451/18, EU:C:2019:635, t. 8.) i od 6. listopada 2021., SUMAL (C-882/19, EU:C:2021:800). Vidjeti također mišljenje nezavisnog odvjetnika A. Rantosa u predmetu Volvo i DAF Trucks (C-267/20, ECLI:EU:C:2021:884).

²² Naime, kao što je to Komisija objasnila na raspravi, sintagmom „bilo koja druga vrsta robe ili usluga” jednostavno se nastojalo obuhvatiti sve što nije kamion. Naime, neki od poduzetnika o kojima je riječ, poput Renaulta, proizvode velik broj osobnih vozila i ta su se vozila očito trebala isključiti iz područja primjene Odluke.

56. Kao prvo, načelom pravne jasnoće zahtijeva se da akti koje donose institucije Unije, kao što su to odluke Komisije u predmetima koji se odnose na tržišno natjecanje, budu jasni i nedvosmisleni.

57. Kao drugo, općim načelom pravne sigurnosti, koje je temeljno načelo prava Unije, osobito se zahtijeva da „propisi budu jasni i precizni kako bi pojedinci mogli nedvosmisleno utvrditi svoja prava i obveze te u skladu s njima postupati”²³.

58. U tom pogledu, Sud je već presudio da je zahtjev pravne sigurnosti osobito strog kada je riječ o propisu Unije koji može imati financijske posljedice, kako bi se zainteresiranim osobama omogućilo da točno poznaju obveze koje im nameće²⁴.

59. Nadalje, takvo se tumačenje Odluke također nameće jer se isključenja, poput onog iz Odluke kojim se isključuju samo kamioni za vojnu uporabu, moraju usko tumačiti.

60. Smatram, kao i okrug Northeim, da odluka o umetanju bilješke o kamionima za vojnu uporabu u uvodnu izjavu 5. te odluke odmah nakon opisa kamiona obuhvaćenih Odlukom jasno pokazuje da je Komisija smatrala da su specijalizirana vozila među proizvodima na koje se odnosi Odluka i da ih se ne može kvalificirati, primjerice, kao „drugu vrstu robe koju prodaju sudionici zabranjenog sporazuma”.

61. Osim toga, iz sustavne usporedbe s drugim odlomcima Odluke također proizlazi da ta odluka obuhvaća i specijalizirana vozila (osim kamiona za vojnu uporabu).

62. Slažem se s Komisijom da je relevantno istaknuti da je zabranjeni sporazum u kojem je Daimler sudjelovao uključivao protutržišne sporazume koji se odnose na cjenike s bruto cijenama različitih dijelova, kao i konfiguratore kamiona koji su predstavljali sam temelj velikog broja pojedinačnih konfiguracija vozila. To je istaknuto i u presudi KZR 35/19 Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka)²⁵. Budući da je svaki kamion prilagođen potrebama klijenta, protutržišno ponašanje stoga se odnosilo upravo na različite elemente i dijelove kamiona.

63. Nijedan element dokumenata koji su pred Sudom, a osobito Odluke, ne ukazuje na to da, za razliku od drugih kamiona, kamioni za prikupljanje otpada nisu bili obuhvaćeni zabranjenim sporazumom.

64. Činjenica da kamion za prikupljanje otpada može sadržavati sastavne dijelove različite od sastavnih dijelova kamiona namijenjenih drugačijoj uporabi ne znači da više nije riječ o kamionu, a još manje da nije riječ o kamionu na koji se odnosi Odluka. Suprotno tomu, znatno su uvjerljiviji argumenti austrijske vlade i Komisije prema kojima je većina značajki i sastavnih dijelova kamiona za prikupljanje otpada u načelu jednaka onima drugih modela kamiona.

65. U tom pogledu, mehanizam predmetnog zabranjenog sporazuma koji je Komisija opisala u uvodnim izjavama 27. i 28. Odluke („mehanizmi za određivanje cijena i cjenici s bruto cijenama”) i njezinim uvodnim izjavama 46. do 60. (u daljnjem tekstu: opis djelovanja) ne dopuštaju zaključak da su specijalizirana vozila isključena iz proizvodâ na koje se odnosi povreda.

²³ Presuda od 3. lipnja 2008., Intertanko i dr. (C-308/06, EU:C:2008:312, t. 69.)

²⁴ Vidjeti presudu od 8. ožujka 2017., Euro Park Service (C-14/16, EU:C:2017:177, t. 38.).

²⁵ Tu ću presudu razmotriti u točki 69. ovog mišljenja.

66. Iz uvodne izjave 28. Odluke proizlazi da su *cjenici s bruto cijenama* koje su koristili poduzetnici na koje se Odluka odnosi sadržavali cijene *svih modela* kamiona srednje težine i teških kamiona *i* (za posebnu opremu) *sve tvornički ugrađene opcije* koje je dotični proizvođač nudio. Pored navedenoga, kao što to proizlazi iz uvodne izjave 46. navedene odluke, predmetni poduzetnici razmjenjivali su cjenike s bruto cijenama i *informatizirane konfiguratore kamiona* koji su sadržavali *sve modele i opcije*, što je omogućavalo izračun bruto cijena za *svaku konfiguraciju kamiona*. Nadalje, iz uvodne izjave 48. Odluke izričito proizlazi da je razmjena konfiguratorâ kamiona pomogla pri usporedbi vlastitih ponuda s ponudama konkurenata te se tako iz tih konfiguratorâ moglo shvatiti koji bi se dodaci podudarali s kojim kamionima te koje bi opcije predstavljale standardnu opremu ili dodatak. U konačnici, iz uvodne izjave 56. navedene odluke proizlazi da su se informacije koje su razmijenili poduzetnici koji su povrijedili članak 101. UFEU-a odnosile ili na osnovne modele kamiona ili na kamione i raspoložive opcije (što se često odvojeno navodilo u tablicama koje su poduzetnici razmjenjivali)²⁶.

67. Iz spisa, a osobito iz Odluke, proizlazi da su se cjenici s bruto cijenama i konfigurator i odnosili na dijelove i komponente koji se također koriste za specijalizirana vozila (kao što su to kamioni za prikupljanje otpada).

68. Slijedom toga, fakultativni dodaci i opcije konfiguracije bili su također dio zabranjenog sporazuma te se zato Odluka odnosila i na njih.

69. Stoga se slažem s Bundesgerichtshofom (Savezni vrhovni sud), koji je već imao priliku odlučiti upravo o pitanju o kojem je riječ u ovom predmetu i koji je smatrao²⁷ da Odluka ne sadržava ni jedan element u prilog zaključku da „specijalizirana vozila” nisu među proizvodima na koje se odnosi povreda. Naprotiv, iz uvodnih izjava 28. i 46. do 48. te odluke proizlazi da se predmetna povreda odnosila na svu posebnu i standardnu opremu i modele te na sve tvornički ugrađene opcije koje je dotični proizvođač nudio.

70. U točki 34. te presude Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) je u bitnome smatrao da žalbeni sud nije povrijedio pravo time što je presudio da postoji uzročna veza koja dovodi do odgovornosti za štetu i kada je riječ o nabavi kamiona miješalice za beton, dvaju dampera i jednog kamiona s ravnom platformom. Također je smatrao da žalbeni sud na temelju Odluke s pravom nije zaključio da navedeni kamioni nisu obuhvaćeni zabranjenim sporazumima. Prema Odluci, koja je obvezujuća za nacionalne sudove, njome su obuhvaćeni kamioni težine između šest i 16 tona i oni teži od 16 tona, tegljači i oni koji nisu tegljači. Presudio je da su iz područja primjene Odluke isključeni samo kamioni za vojnu uporabu, usluge nakon prodaje, druge usluge i jamstva za kamione, prodaja rabljenih kamiona ili bilo koje druge vrste robe ili usluga koje prodaju ti poduzetnici.

71. U točki 35. te presude Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) također je presudio da žalba ne sadržava nikakva upućivanja ni činjenične elemente u prilog tomu da se navedena tri modela kamiona, bez nadogradnje karakteristične za damper ili kamion miješalicu za beton, razlikuju od osnovnih modela ili „referentnih tipova” na koje su upućivali tuženi poduzetnik i intervenijenti i

²⁶ Uvodna izjava 56. glasi: „sastanci koji su uključivali njemačku razinu postali su službeniji, a informacije o povećanju bruto cijene koje nisu bile javno dostupne obično su se unosile u tabelarni prikaz za standardni model kamiona svakog proizvođača [...] Te su se razmjene odvijale više puta godišnje [...] Razmijenjene informacije o budućem povećanju bruto cijene odnosile su se ili samo na osnovne modele kamiona ili na kamione i raspoložive opcije (što se često odvojeno navodilo u tablicama koje su se razmjenjivale), a obično se nisu razmjenjivale neto cijene ili povećanja neto cijena. Informacije o planiranim budućim povećanjima bruto cijena, razmjenjivane na razini njemačkih društava kćeri, prosljeđivale su se, u različitom opsegu, nadležnim sjedištima”.

²⁷ U točkama 34. i 35. svoje presude od 23. rujna 2020., KZR 35/19, ECLI:DE:BGH:2020:230920 UKZR35.19.0.

koji su svakako bili podložni sporazumima u vezi s cjenicima te su upravo oni predstavljali temelj za širok niz pojedinačnih konfiguracija vozila. Stoga je također presudio da nisu relevantni argumenti poduzetnika koji se temelje na zahtjevu za pružanje informacija iz 2015.

72. Nadalje, do istog je zaključka već došlo nekoliko drugih njemačkih sudova. Smatrali su da su specijalizirana vozila, osobito kamioni za prikupljanje otpada, obuhvaćeni Odlukom. Ti su prvostupanjski i drugostupanjski nacionalni sudovi, nakon utvrđenja činjenica, iznijeli argumente slične onima koje iznosim u ovom mišljenju, a taj su zaključak među ostalim temeljili na sljedećim razmatranjima: (i.) na činjenici da je, prema njihovom mišljenju, tekst Odluke jasan i da ne isključuje nijedno specijalizirano vozilo osim kamiona za vojnu uporabu; (ii.) na kriteriju iz Odluke kojim se utvrđuje je li određen kamion njome obuhvaćen jest njegova težina; (iii.) u tekstu Odluke nema uporišta za argumente poduzetnikâ da njome nisu obuhvaćena specijalizirana vozila kao što su to vatrogasni kamioni, damperi, kamioni izrađeni po narudžbi (CTT-ovi) ili kamioni za prikupljanje otpada; (iv.) u onoj mjeri u kojoj je u zahtjevu za pružanje informacija iz 2015. navedeno da specijalizirana vozila nisu obuhvaćena tim zahtjevom, navedeni se pristup ni na koji način nije ponovio u samoj Odluci; (v.) bez obzira na argumente poduzetnikâ, često tužitelji u naknadnim tužbama zapravo nisu kupovali, primjerice, vatrogasne kamione ili dampere od tuženog poduzetnika, već šasiju kamiona na koju su zatim treći poduzetnici, kada je to bilo prikladno, montirali vatrogasne nadstrukturne elemente²⁸.

73. Smatram da su ti argumenti njemačkih sudova uvjerljivi i primjenjivi *mutatis mutandis* i na kamione za prikupljanje otpada. Naime, budući da je šasija za takve uporabe uglavnom jednaka, glavne se razlike odnose na karoseriju (nadogradnju) kamiona, iz čega slijedi da Odlukom nije moguće na svrhovit i precizan način definirati podkategoriju „specijaliziranih vozila”.

74. Stoga, budući da se u Odluci ne navode nikakve druge iznimke ili ograničenja u pogledu kamiona koji su predmet povrede, jasan i izričit tekst te odluke, pri čemu se Odluka izričito temelji samo na kriteriju težine kamiona, obuhvaća sve kamione srednje težine i teške kamione, osim onih za vojnu uporabu. Slijedom toga, ona obuhvaća specijalizirana vozila, i to konkretno kamione za prikupljanje otpada koji su predmet glavnog postupka.

2) Kontekst i ciljevi propisa u sklopu kojeg je sporna odredba

75. Kao što je to navedeno u točki 45. ovog mišljenja, prilikom tumačenja Odluke također valja uzeti u obzir kontekst u kojem se nalazi te ciljeve propisa kojega je dio.

76. Slažem se s mišljenjem austrijske vlade prema kojem isključivanje specijaliziranih vozila iz područja primjene Odluke samo zato što šasija koja se koristi za izradu takvih kamiona ima dodatnu opremu nije u skladu ni s općom strukturom ni s duhom ni svrhom Odluke. Naime, svi kamioni, bilo da je riječ o osnovnim modelima kamiona ili kamionima s posebnom karoserijom, u načelu su izrađeni na istoj šasiji. Standardna oprema specijaliziranih vozila koja se koriste u svrhe poput gašenja vatre, prikupljanja otpada, uklanjanja snijega ili čišćenja ulica je šasija kamiona koju izrađuju poduzetnici na koje se Odluka odnosi.

²⁸ Vidjeti osobito presude Landgerichta Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu, Njemačka) od 6. lipnja 2019., 30. O 88/18 (t. 59. *et seq.* i navedenu sudsku praksu; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28244); 30 O 124/18 (t. 59. *et seq.* kao i navedenu sudsku praksu); http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28238) i 30 O 38/17 (t. 77. *et seq.* i navedenu sudsku praksu http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28241); presudu istog nacionalnog suda od 23. prosinca 2019., 30 O 132/18 (t. 31. *et seq.* i navedenu sudsku praksu) kao i presudu Oberlandesgerichta Stuttgart (Visoki zemaljski sud u Stuttgartu, Njemačka) od 4. travnja 2019., 2 U 101/18 (t. 112. *et seq.* i navedenu sudsku praksu).

3) Razlozi zbog kojih su kamioni za vojnu uporabu isključeni iz „proizvoda na koje se odnosi povreda”

77. U okviru upravnog postupka i rasprava u svrhu postizanja nagodbe poduzetnici su Komisiji iznijeli argumente zbog kojih kamione za vojnu uporabu treba isključiti iz područja primjene Odluke. Komisija je uzela u obzir te argumente.

78. Važno je naglasiti da kamioni za vojnu uporabu imaju posebnu opremu zbog njihove uporabe i, kao što je to Komisija obrazložila na raspravi, ona nije mogla sa sigurnošću utvrditi da su se cijene kamiona za vojnu uporabu temeljile na bruto cijenama, koje su poduzetnici razmjenjivali, ni da su konfigurator, koji su se također razmjenjivali, sadržavali takve kamione za vojnu uporabu.

79. Iz toga slijedi da je jasan razlog zbog kojeg je trebalo isključiti kamione za vojnu uporabu (i to samo takve kamione) iz područja primjene Odluke.

80. Pored navedenoga, čini mi se relevantnim naglasiti da tijekom cijelog upravnog postupka, ni u jednom trenutku, nijedan poduzetnik nije tvrdio da kamione za prikupljanje otpada treba smatrati isključenima iz zabranjenog sporazuma.

c) Zahtjev za pružanje informacija iz 2015. nije relevantan za utvrđivanje „proizvoda na koje se odnosi povreda” iz Komisijine odluke

81. Iz članka 18. Uredbe br. 1/2003, pod naslovom Zahtjevi za pružanje informacija, proizlazi među ostalim da „[k]ako bi izvršila zadaće koje su joj povjerene ovom Uredbom, Komisija može, jednostavnim zahtjevom ili odlukom, zahtijevati od poduzetnika [...] da joj dostave sve potrebne informacije. [...] Pri slanju jednostavnog zahtjeva za pružanje informacija poduzetniku [...], Komisija mora navesti pravni temelj i svrhu zahtjeva [...]”.

82. Smatram, kao i austrijska vlada i Komisija, da učinak sadržaja zahtjeva za pružanje informacija, upućenog u okviru upravnog postupka, ne može biti ograničavanje područja primjene kasnije konačne odluke Komisije niti da se on može iskoristiti radi utvrđivanja „proizvoda na koje se odnosi povreda” u odluci Komisije.

83. Kao što to ističe Sud, „zahtjev za pružanje informacija predstavlja istražnu mjeru koja se uobičajeno upotrebljava u okviru stadija prethodne istrage, koja prethodi obavijesti o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku i jedini joj je cilj omogućiti Komisiji da prikupi informacije i dokumentaciju koji su joj potrebni da utvrdi postojanje i doseg određene činjenične i pravne situacije”²⁹. Iz prethodnih točaka ovog mišljenja jasno proizlazi da cilj takvih zahtjeva nije definirati ili precizirati proizvode na koje se odnose protutržišna ponašanja, za što su isključivo predviđene obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama i konačna odluka Komisije. Kao što je to izričito navedeno u zahtjevu za pružanje informacija iz 2015., njegov jedini cilj bio je utvrditi relevantne prihode od prodaje radi izračuna novčane kazne s obzirom na diskrecijsku ovlast Komisije u tom pogledu³⁰.

²⁹ Presuda od 10. ožujka 2016., HeidelbergCement/Komisija (C-247/14 P, EU:C:2016:149, t. 37.)

³⁰ Vidjeti presude od 3. rujna 2009., Papierfabrik Koehler/Komisija (spojeni predmeti C-322/07 P i C-338/07 P, EU:C:2009:500, t. 112.) i od 19. prosinca 2012., Heineken Nederland i Heineken/Komisija (C-452/11 P, neobjavljena, EU:C:2012:829, t. 92.).

84. Postoji jasna razlika između, s jedne strane, traženja činjenica radi izračuna iznosa novčane kazne i, s druge strane, određivanja područja primjene Komisijine odluke. Budući da Daimler, Iveco Magirus, TRATON i MAN nastoje zamagliti tu granicu, te argumente treba odbiti.

85. Cilj takvih zahtjeva za pružanje informacija jest pribavljanje dodatnih informacija i oni očito ne mogu spriječiti Komisiju da uže ili šire odredi mjerodavno tržište ili, drugim riječima, vrste „proizvoda na koje se odnosi povreda”. Naime, to se može pokazati i te kako potrebnim upravo s obzirom na odgovore poduzetnika na zahtjev za pružanje informacija iz 2015.

86. U tom kontekstu valja primijetiti da, s jedne strane, zahtjev za pružanje informacija nije dio Komisijine odluke i, s druge strane, da nije riječ o pravnom aktu Komisije (kao institucije Unije), već radije o postupovnom dokumentu koji je sastavio tim zadužen za taj predmet (Glavna uprava za tržišno natjecanje). Stoga u ovom predmetu to nije relevantno za utvrđivanje opsega i dosega povrede.

87. Suprotno tomu, Odluka se temelji na svim činjenicama utvrđenim u upravnom postupku, ona predstavlja formalno okončanje tog postupka, a donosi je Komisija kao institucija Unije (odnosno kolegij povjerenika).

88. Člankom 1. i uvodnom izjavom 5. Odluke jasno su definirani proizvodi koji su bili obuhvaćeni protutržišnim ponašanjem. Komisija je proizvode na koje se odnosi povreda definirala na temelju dokaza kojima je raspolagala.

89. Iz toga proizlazi da je za utvrđenje proizvoda na koje se odnosi povreda relevantan samo sadržaj te odluke.

d) Neuzimanje u obzir prihoda od prodaje specijaliziranih vozila prilikom izračuna novčane kazne ne utječe na navedeno tumačenje

90. Suprotno argumentima Daimlera, MAN-a i Iveca Magirusa, činjenica da prilikom izračuna iznosa novčane kazne Komisija nije uzela u obzir prihode od prodaje specijaliziranih vozila nema utjecaja na moje tumačenje Odluke.

91. Kao osnovu za svoj izračun Komisija je uzela prihode od prodaje koje su poduzetnici naveli u svojim odgovorima na zahtjev za pružanje informacija iz 2015. Iz tog su izračuna specijalizirana vozila isključena, ali ne u cijelosti³¹.

92. Kao što je to navedeno u uvodnoj izjavi 112. Odluke, Komisija je primijenila točku 37. Smjernica o metodi za utvrđivanje kazni³² koja joj omogućuje da odstupi od metodologije iz Smjernica kako bi ujednačeno prilagodila udio vrijednosti prihoda od prodaje svakog poduzetnika radi izračuna promjenjivih i dodatnih iznosa novčanih kazni. Komisija je objasnila da je to učinila u okviru svoje diskrecijske ovlasti, među ostalim, zbog razlogâ proporcionalnosti.

³¹ Kao što je to Komisija objasnila na raspravi, u svakom su slučaju određena specijalizirana vozila bila uključena u vrijednost prihoda od prodaje, s obzirom na to da stranke nisu mogle potpuno isključiti iz tih vrijednosti prodaju specijaliziranih vozila. Poduzetnici na koje se Odluka odnosi potvrdili su da je u određenim slučajevima do toga došlo zbog načina na koji je svaki poduzetnik dolazio do relevantnih podataka, što je ovisilo o tome koliko je bilo lako ili teško ekstrahirati podatke o relevantnim prihodima od prodaje.

³² Smjernice Komisije o metodi za utvrđivanje kazni koje se propisuju u skladu s člankom 23. stavkom 2. točkom (a) Uredbe br. 1/2003 (SL 2006., C 210, str. 2.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 8., svezak 1., str. 165.).

Vrijednosti prihoda od prodaje koje je Komisija upotrijebila stoga su u konačnici, svakako, znatno niže od vrijednosti prihoda prodaje na koje je zapravo izravno ili neizravno utjecao zabranjeni sporazum.

93. U načelu, vrijednost prihoda od prodaje jedan je od čimbenika koje Komisija koristi za izračun novčanih kazni (vidjeti Komisijina objašnjenja tog načela u uvodnim izjavama 108. i 109. Odluke), a drugi je trajanje povrede³³.

94. Smatram da je u tom pogledu³⁴ Komisija djelovala u okviru svoje diskrecijske ovlasti isključivši specijalizirana vozila prilikom utvrđivanja vrijednosti prihoda od prodaje. Komisija je ujednačeno uzela u obzir za sve poduzetnike na koje se Odluka odnosi, i u njihovu korist, vrijednost prihoda od prodaje koja je niža od najviše vrijednosti na koju se na temelju svoje diskrecijske ovlasti mogla osloniti.

95. U pravilu, Komisijin se izračun iznosa novčanih kazni ne temelji uvijek u potpunosti na prodaji na koju utječe zabranjeni sporazum³⁵.

e) Postupak nagodbe ne podrazumijeva drukčije tumačenje

96. Suprotno argumentima Daimlera, MAN-a i Iveca Magirusa, činjenica da je Odluka donesena u okviru postupka nagodbe ne utječe na utvrđivanje dosega protutržišnog ponašanja.

97. Kao što to proizlazi iz Obavijesti o postupcima nagodbe³⁶, Komisija ne pregovara o pitanju postojanja povrede prava tržišnog natjecanja s poduzetnicima na koje se postupak nagodbe odnosi, već poduzetnici priznaju svoje sudjelovanje u zabranjenom sporazumu protivno članku 101. UFEU-a i svoju odgovornost u tom pogledu. Kada se odluka donese u postupku nagodbe, Komisija smanjuje za 10 % iznos novčane kazne izrečene adresatima te odluke.

f) Prethodni zaključak

98. Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da postupovna pravila na koja su se stranke pozivale postoje kako bi se utvrdio postupak koji trebaju slijediti Komisija i uključene stranke. Ta pravila općenito, a niti u konkretnom predmetu iz glavnog postupka, ne mogu utjecati na materijalni doseg povrede koju je Odlukom utvrdila Komisija.

³³ Komisija također uzima u obzir niz čimbenika kao što su narav povrede, zajednički tržišni udio svih poduzetnika na koje se Odluka odnosi, zemljopisni opseg povreda i je li povreda izvršena. Vidjeti točke 19. do 26. Smjernica o metodi za utvrđivanje kazni.

³⁴ Vidjeti presudu od 28. lipnja 2005., Dansk Rørindustri i dr./Komisija (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P do C-208/02 P, EU:C:2005:408, t. 172.).

³⁵ Kao prvo, Komisija nije obvezna uzeti u obzir prihode od prodaje na koju je zabranjeni sporazum zapravo utjecao (presuda od 11. srpnja 2013., Team Relocations i dr./Komisija, C-444/11 P, neobjavljena, EU:C:2013:464, t. 76. i 77.). Kao drugo, Komisija nije obvezna uzeti u obzir cjelokupne prihode od predmetne prodaje (presuda od 14. ožujka 2013., Dole Food i Dole Germany/Komisija (T-588/08, EU:T:2013:130, t. 620. *et seq.*) (koja je potvrđena u žalbenom postupku presudom od 19. ožujka 2015., Dole Food i Dole Fresh Fruit Europe/Komisija, C-286/13 P, EU:C:2015:184, t. 150. *et seq.*) i od 17. rujna 2014., Pilkington Group i dr./Komisija (T-72/09, neobjavljena, EU:T:2014:1094, t. 209. *et seq.*; žalba pred Sudom je odbijena).

³⁶ Obavijest Komisije o vođenju postupaka nagodbe s ciljem donošenja odluka u skladu s člankom 7. i člankom 23. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 u predmetima kartela (SL 2008., C 167, str. 1.) (SL 2016., C 144, str. 23.)

g) Nabave predmetnih kamiona „na temelju poziva na nadmetanje” ne podrazumijevaju drukčije tumačenje

99. Povreda koju je Komisija utvrdila Odlukom odnosi se i na kupnje obavljene u okviru javne nabave (poziva na nadmetanje), barem u mjeri u kojoj su kupci kamiona bili javnopravna tijela. Do protutržišnog ponašanja došlo je, među ostalim, u okviru pripreme pozivâ na nadmetanje.

100. Kao što je to istaknula austrijska vlada, osim velikih privatnih prijevoznika, glavni klijenti u nabavi kamiona na koje se odnosi povreda su javni naručitelji (među ostalim za potrebe: čišćenja cesta, uklanjanja snijega, prikupljanja otpada, skupljanja otpadnih voda, javnih građevinskih radova i drugih komunalnih usluga održavanja).

101. U Odluci se ne razlikuje izravna prodaja i prodaja na temelju pozivâ na nadmetanje. Odluka se temelji uglavnom na cjenicima s bruto cijenama i konfiguracijama, a ta se osnova odnosi na cjelokupnu prodaju, bilo da je riječ o izravnoj prodaji ili o ishodu postupka javne nabave.

102. Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da je tekst Odluke koji se odnosi na doseg povrede i „proizvode na koje se odnosi povreda” jasan, odnosno da obuhvaća i specijalizirana vozila (osim kamiona za vojnu uporabu) i, osobito, kamione za prikupljanje otpada, te stoga nijedan argument na koji se stranke pozivaju ne utječe na taj zaključak.

III. Zaključak

103. Predlažem Sudu da na prethodno pitanje koje je uputio Landgericht Hannover (Zemaljski sud u Hannoveru, Njemačka) odgovori na sljedeći način:

Odluku Komisije od 19. srpnja 2016., C(2016) 4673 *final*, u vezi s postupkom na temelju članka 101. [UFEU-a] i članka 53. Sporazuma o EGP-u (Predmet AT.39824 – Kamioni) treba tumačiti na način da su specijalizirana vozila, osim kamiona za vojnu uporabu, a osobito kamioni za prikupljanje otpada, obuhvaćena utvrđenjima iz navedene odluke.