



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT

LAILA MEDINA

föredraget den 24 februari 2022¹

Mål C-588/20

Landkreis Northeim

mot

Daimler AG,

ytterligare deltagare i rättegången:

Iveco Magirus AG,

TRATON SE, tidigare MAN SE,

MAN Truck & Bus AG,

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG

(Begäran om förhandsavgörande från Landgericht Hannover (Regionaldomstolen i Hannover, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Konkurrens – Begäran om ersättning för skada som orsakats av ett förfarande som anses strida mot artikel 101 FEUF – Avtal, beslut och samordnade förfaranden – Beslut av kommissionen i vilket en överträdelse konstateras – Förlikningsförfarande – Produkter som berörs av överträdelsen – Lastbilar – Specialfordon – Sopbilar”

1. Den aktuella begäran från Landgericht Hannover (Regionaldomstolen i Hannover, Tyskland) avser tolkningen av kommissionens beslut av den 19 juli 2016 – C(2016) 4673 final – gällande ett förfarande enligt artikel [101 FEUF] och artikel 53 i EES-avtalet (ärende AT.39824 – Lastbilar) (nedan kallat beslutet).² I det beslutet ålade kommissionen lastbilstillverkare de hittills högsta kartellböterna i ett enskilt ärende: 2,93 miljarder euro (och sammanlagt 3,81 miljarder euro³) för att ha deltagit i en hemlig och otillbörlig samverkan för att, under en period på 14 år, på konstlad väg höja priserna på lastbilar och övervältra kostnaderna för efterlevnad av strängare utsläppsregler. Begäran har framställts inom ramen för en så kallad *follow on*-talan mellan Landkreis Northeim (Northeim förvaltningsdistrikt, Tyskland, nedan kallad distriktet Northeim) och Daimler AG (nedan kallad Daimler). Distriktet Northeim begär ersättning från Daimler för

¹ Originalspråk: engelska.

² EUT 2017, C 108, s. 6. En sammanfattning av beslutet finns offentligt tillgänglig på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=Celex%3A52017XC0406%2801%29>

³ Kommissionen ålade de företag som beslutade att ingå förlikning det tidigare beloppet. Kommissionen ålade vidare Scania, som hade beslutat att inte ingå förlikning i detta kartellärende, böter på 880 523 000 euro. MAN beviljades full immunitet för att ha avslöjat kartellens existens och undvek därmed böter på cirka 1,2 miljarder euro.

skada som orsakats av ett förfarande som är förbjudet enligt artikel 101.1 FEUF och artikel 53 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsavtalet (EES-avtalet) i fråga om sopbilar som distriktet köpte av Daimler.

2. Den hänskjutande domstolen vill i huvudsak veta om beslutet ska tolkas på så sätt att specialfordon, i synnerhet sopbilar, omfattas av begreppet ”produkter som berörs av överträdelsen” i den mening som avses i beslutet.

I. De omständigheter som ligger till grund för tvisten i målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

3. Under åren 2006 och 2007 köpte distriktet Northeim (ett offentlighetsorgan) två lastbilar av Daimler för insamling av hushållsavfall till ett pris av 146 740,00 euro respektive 146 586,58 euro, efter en anbudsinfordran för vardera inköpet.

4. Den 19 juli 2016 antog Europeiska kommissionen beslutet inom ramen för ett förlikningsförfarande.

5. I detta beslut konstaterade kommissionen att flera internationella lastbilstillverkare, däribland Daimler, MAN och Iveco Magirus, hade åsidosatt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet. Överträdelsen bestod i hemlig och otillbörlig samverkan om prissättning och höjningar av bruttopriset inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) för lastbilar som väger mellan 6 och 16 ton (medeltunga lastbilar) och lastbilar som väger mer än 16 ton (tung lastbilar) samt övervältrande av kostnaderna för införandet av utsläppstekniker för sådana lastbilar som krävs enligt Euro 3–Euro 6-normerna. Överträdelsen omfattade hela EES och pågick från och med den 17 januari 1997 till och med den 18 januari 2011 (nedan kallad kartellen).

6. Efter antagandet av beslutet väckte distriktet Northeim en skadeståndstalan mot Daimler vid Landgericht Hannover (Regiondomstolen i Hannover). I denna talan yrkas ersättning för den ekonomiska skada som distriktet lidit till följd av Daimlers konkurrensbegränsande förfaranden. Denna talan utgör, i förhållande till detta företag, en *follow-on*-talan (en talan om skadestånd som väckts vid en nationell domstol till följd av ett slutligt beslut av kommissionen i vilket en överträdelse av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet har konstaterats).

7. Distriktet Northeim anser att de sopbilar som det har förvärvat från Daimler omfattas av definitionen av lastbilar i beslutet. Denna uppfattning grundar sig på ordalydelsen i beslutet, som inte uttryckligen utesluter specialfordon.⁴

8. Daimler har däremot inför den hänskjutande domstolen hävdat att dessa sopbilar inte omfattas av beslutet eftersom de är specialfordon. Daimler motiverar detta med att kommissionen före beslutet specificerade omfattningen av sin utredning i en begäran om upplysningar av den 30 juni 2015 (nedan kallad 2015 års begäran om upplysningar) som skickades till Daimler, vari det anges att begreppet lastbil inte omfattar begagnade lastbilar, specialfordon (till exempel militärfordon, brandfordon), återförsålda ”tilläggskomponenter”, eftermarknadstjänster och andra tjänster och garantier.

⁴ Endast lastbilar för militärt bruk är uttryckligen undantagna.

9. Mot denna bakgrund och med beaktande av kraven i artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1/2003⁵, enligt vilken nationella domstolar, när de dömer i fråga om avtal, beslut eller förfaranden som omfattas av artikel 101 eller 102 FEUF och som redan är föremål för ett kommissionsbeslut, inte kan fatta beslut som går emot det beslut som kommissionen har fattat, är den hänskjutande domstolen tveksam om vilka produkter som omfattas av den kartell som är aktuell i målet vid den nationella domstolen. Med hänsyn till att det på nationell nivå inte finns någon enhetlig rättspraxis när det gäller huruvida specialfordon omfattas av begreppet lastbilar i den mening som avses i beslutet, frågar den hänskjutande domstolen närmare bestämt om sopbilar är undantagna från de produkter som omfattas av denna kartell.

10. I detta avseende påpekar den hänskjutande domstolen, för det första, att kommissionen i skäl 5 i beslutet konstaterat att "[d]e produkter som berörs av överträdelsen är lastbilar som väger mellan 6 och 16 ton (medeltunga lastbilar) och lastbilar som väger mer än 16 ton (tunga lastbilar), både konventionella lastbilar och tunga dragbilar", och för det andra att lastbilar för militärt bruk är undantagna från beslutets tillämpningsområde.

11. Under dessa omständigheter anser den hänskjutande domstolen å ena sidan att den ordalydelse kommissionen har använt för att beskriva de produkter som berörs av överträdelsen kan förstås som, att den i princip endast omfattar "normala" lastbilar – med undantag av lastbilar avsedda för militärt bruk – och att, i avsaknad av ett uttryckligt uttalande, specialfordon, däribland sopbilar, är undantagna från begreppet lastbilar som kommissionen använder, eftersom de omfattas av begreppet andra varor.⁶

12. Å andra sidan kan samma ordalydelse enligt den domstolen även uppfattas som att begreppet lastbilar omfattar alla typer av lastbilar, det vill säga att det omfattar alla typer av specialfordon – med undantag av lastbilar för militärt bruk.

13. Vidare är den hänskjutande domstolen osäker på vilken effekt 2015 års begäran om upplysningar har på fastställandet av de produkter som berörs av överträdelsen. I synnerhet är den hänskjutande domstolen osäker på huruvida det faktum att kommissionen i denna begäran har angett att begreppet lastbilar inte omfattar begagnade lastbilar eller specialfordon (särskilt militära fordon och brandbekämpningsfordon) innebär att ovanstående endast är en förteckning över exempel och inte en uttömmande förteckning över specialfordon.

14. Slutligen påpekar den hänskjutande domstolen att beslutet har antagits i enlighet med ett förlikningsförfarande som inleddes av kommissionen efter ansökningar till kommissionen från inblandade parter. I detta sammanhang är domstolen osäker på vilken inverkan det har att det konkurrensbegränsande beteendets omfattning fastställs inom ramen för ett sådant förfarande.

15. Under dessa omständigheter beslutade Landgericht Hannover (Regiondomstolen i Hannover) att låta förfarandet vila och att hänskjuta följande tolkningsfråga till domstolen:

"Ska ... kommissionens beslut av den 19 juli 2016 (1) – C(2016) 4673 final – vilket antogs i ett förfarande enligt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet (ärende AT.39824 – Lastbilar) tolkas på så sätt att även specialfordon, bland annat sopbilar, omfattas av kommissionens slutsatser i detta beslut?"

⁵ Rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna [101 och 102 FEUF] (EGT L 1, 2003, s. 1).

⁶ Enligt skäl 5 i beslutet gäller följande: "ärendet berör inte efterförsäljning, andra tjänster och garantier för lastbilar, *försäljning av begagnade lastbilar eller andra varor* eller tjänster som säljs av beslutets mottagare" (min kursivering).

16. Skriftliga synpunkter lämnades in av distriktet Northeim, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG (nedan kallat Schönackers), Daimler, TRATON SE (tidigare MAN), Iveco Magirus, den österrikiska regeringen och kommissionen. Alla dessa parter (med undantag av den österrikiska regeringen) har också utnyttjat möjligheten att lägga fram muntliga argument vid en förhandling inför domstolen.

II. Bedömning

A. Kort sammanfattning av parternas argument

17. Distriktet Northeim hävdar, för det första, att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till prövning, eftersom Daimler inte inom den föreskrivna fristen har utnyttjat sin rätt att väcka talan mot beslutet vid tribunalen och de kan därför inte längre ifrågasätta beslutets lagenlighet genom att väcka talan vid de nationella domstolarna mot de nationella genomförandebestämmelserna för detta beslut. Nationella domstolar är bundna av en EU-åtgärds giltighet, vilket innebär att det inte längre är möjligt att begära ett förhandsavgörande om beslutets giltighet.

18. Schönackers, som har intervenerat till stöd för de yrkanden som distriktet Northeim har framställt, gör gällande att det inte framgår att den hänskjutande domstolen anser att svaret på tolkningsfrågan är nödvändigt för att den ska kunna avgöra tvisten i målet vid den nationella domstolen.

19. I andra hand har distriktet Northeim och Schönackers i huvudsak hävdat att kommissionens begäran om upplysningar inte har någon betydelse för tolkningen av beslutet.

20. För det andra, anser distriktet Northeim och Schönackers att det inte finns något i beslutet som stöder slutsatsen att sopbilar inte omfattas av beslutets tillämpningsområde.

21. Enligt distriktet Northeim innefattas vidare både lastbilar och specialfordon av kategori N, i den mening som avses i förordning (EU) nr 2018/858⁷. Detta konstaterande stöds även av att förordning (EU) nr 2019/631⁸ och förordning (EU) nr 2018/956⁹ generellt omfattar nyttofordon av kategori N.

22. Distriktet Northeim gör vidare gällande att, vilket framgår av artikel 4 i direktiv 2006/126/EG,¹⁰ åtskillnaden mellan fordonskategorier uteslutande görs på grundval av fordonens vikt, högsta antal personer som får transporteras i fordonet och lägsta ålder från vilken en person kan få tillstånd att köra fordonet.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 2018, s. 1).

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning av den 17 april 2019 om fastställande av prestandanormer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 2019, s. 13).

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning av den 28 juni 2018 om övervakning och överföring av uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för nya tunga nyttofordon (EUT L 173, 2018, s. 1).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 2006, s. 18).

23. Enligt distriktet Northeim framgår det dessutom särskilt av den förteckning över motorfordon och släpvagnar till dessa som upprättats av Kraftfahrt-Bundesamt (Federala motorfordonsmyndigheten i Tyskland) att sopbilar hör till kategorin lastbilar. En sopbil klassificeras där som ”sopbil för hushållsavfall”.

24. Daimler hävdar med stöd av MAN och Iveco Magirus att specialfordon inte är lastbilar i den mening som avses i beslutet.

25. Dessa företag gör, för det första, i huvudsak, gällande att det i dagligt tal görs åtskillnad mellan lastbilar och specialfordon, och att lastbilar är fordon som huvudsakligen är konstruerade och byggda för transport av varor, medan specialfordon är fordon som är byggda och utrustade för ett särskilt ändamål. För det andra, konstaterar Daimler, MAN och Iveco Magirus att begreppet lastbil definieras och används i olika rättsakter i sekundärrätten. Enligt dessa företag utgör den definition som ges i EU-rätten grunden för slutsatserna i beslutet. För det tredje, anser Daimler, MAN och Iveco Magirus, i huvudsak, att beslutets ordalydelse som helhet inte ger stöd för slutsatsen att det omfattar specialfordon. För det fjärde, anser Daimler, MAN och Iveco Magirus att de sopbilar som är aktuella i målet vid den nationella domstolen, på grund av deras avsedda ändamål, utrustning och särskilda egenskaper, inte är avsedda för transport av varor, utan är särskilt konstruerade för användning inom avfallsområdet, och omfattas därför inte av beslutet. För det femte, gör Iveco Magirus gällande att det inte framgår klart – och att det än mindre är uppenbart – för dem som beslutet riktar sig till att en nationell domstol vid en skadeståndstalan kan anse att beslutet även avser specialfordon. För det sjätte, gör Iveco Magirus, i huvudsak, gällande att principen om ett effektivt domstolsskydd som föreskrivs i artikel 47 första stycket i Europeiska unionens stadga, om de grundläggande rättigheterna, kräver att beslutet om det skulle råda tvivel om dess sakliga tillämpningsområde, tolkas restriktivt, och att specialfordon därför inte kan anses vara lastbilar i den mening som avses i beslutet.

26. Den österrikiska regeringen och kommissionen hävdar i huvudsak att sopbilar hör till de produkter som omfattas av kartellen och beslutet.

B. Bedömning

1. Upptagande till sakprövning

27. Distriktet Northeim, som är klagande i målet vid den nationella domstolen, och Schönackers hävdar i huvudsak att varken begäran om förhandsavgörande eller tolkningsfrågan kan tas upp till sakprövning.

28. Jag anser att det saknas fog för dessa argument.

29. Enligt fast rättspraxis är domstolen i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande när de frågor som ställts för förhandsavgörande rör tolkningen av EU-rätten, vilket gäller i det här fallet.¹¹

¹¹ Dom av den 4 december 2018, Minister for Justice and Equality and Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, punkt 26 och där angiven rättspraxis).

30. I förevarande fall har den hänskjutande domstolen att avgöra en *follow on*-talan om skadestånd som väckts med anledning av ett beslut av kommissionen. I det beslutet fann kommissionen att flera företag, däribland Daimler, MAN och Iveco Magirus, hade deltagit i en lastbilskartell och överträtt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet.¹²

31. I beslutet om hänskjutande förklarar den hänskjutande domstolen att klaganden i målet vid den nationella domstolen (distriktet Northeim), som har köpt två sopbilar, anser att dessa lastbilar hör till de produkter som berörs av överträdelsen. Daimler har däremot inför den hänskjutande domstolen gjort gällande att dessa lastbilar är specialfordon och omfattas därför inte av beslutets sakliga tillämpningsområde.

32. Det är uppenbart att den hänskjutande domstolen är osäker på beslutets korrekta sakliga tillämpningsområde och kan, i det nationella målet, inte avgöra om dessa två sopbilar omfattas av beslutet eller inte.

33. Av detta följer att den tolkning av beslutets tillämpningsområde som den hänskjutande domstolen begär är nödvändig för att denna domstol ska kunna fastställa om skadeståndstalan är grundad eller inte.

34. När det gäller distriktet Northeims argument i punkt 17 i detta yttrande räcker det med att konstatera att det av beslutet om hänskjutande framgår, att Daimler är en av svarandena i målet vid den nationella domstolen i en skadeståndstalan som distriktet Northeim har väckt som en *follow on*-talan på grundval av beslutet, och att Daimler inte har bestridit giltigheten av detta beslut vid den hänskjutande domstolen.

35. Till skillnad från kommissionens beslut om återkrav av statligt stöd, som är oförenligt med den inre marknaden, medför ett kommissionsbeslut som fastställer att det finns en kartell – som det beslut som är aktuellt i det här fallet – inte att det behövs någon nationell åtgärd för att genomföra beslutet.

36. Av detta följer att det endast är *tolkningen* av beslutet som är aktuell här.

37. Slutligen har domstolen redan haft att tolka kommissionens beslut på konkurrensområdet, eftersom de utgör handlingar från en unionsinstitution i den mening som avses i artikel 267 FEUF.¹³

2. *Prövning i sak*

a) *Inledning*

38. För det första, som unionsdomstolen redan har fastställt, gäller att "[v]id tillämpningen av artikel 101.1 FEUF är det således inte nödvändigt att i förväg definiera den relevanta marknaden när det omtvistade avtalet i sig har ett konkurrensbegränsande syfte, det vill säga när kommissionen utan att avgränsa marknaden, på ett riktigt sätt har kunnat fastställa att det ifrågavarande avtalet snedvridit konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna på ett märkbart sätt. Detta gäller framför allt de mest allvarliga begränsningarna, vilka är

¹² Se punkt 5 i detta förslag till avgörande.

¹³ Se dom av den 20 maj 2010, Todaro Nunziatina & C. (C-138/09, EU:C:2010:291), och dom av den 13 juni 2019, Copebi (C-505/18, EU:C:2019:500).

uttryckligen förbjudna enligt artikel 101.1 a–e FEUF.”¹⁴ Jag anser att ovanstående i vilket fall är korrekt, när det gäller en sådan kartell, som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen.

39. I det aktuella fallet är det ostridigt att kartellen uppvisade alla kännetecken för ett avtal och/eller ett samordnat förfarande, i den mening som avses i artikel 101.1 FEUF och artikel 53.1 i EES-avtalet, som syftade till att förhindra, begränsa och/eller snedvrida konkurrensen med avseende på lastbilar inom EES.¹⁵

40. Dessutom har unionsdomstolen klargjort att ”den marknad som avses i ett beslut av kommissionen varigenom en överträdelse av artikel 101 FEUF fastställs, bestäms av avtalen och aktiviteterna inom den konkurrensbegränsande samverkan”.¹⁶

41. Det följer nämligen av unionens rättspraxis att ”det inte är kommissionen som godtyckligt [väljer] den relevanta marknaden, utan det är medlemmarna i den kartell [...] som frivilligt koncentrerat sina konkurrensbegränsande åtgärder på produkterna [i fråga i detta mål]”.¹⁷

42. Mot bakgrund av ovanstående överväganden och med hänsyn till beskaffenheten av det förfarandet för begäran om förhandsavgörande ankommer det inte på EU-domstolen att definiera den relevanta produktmarknaden i det aktuella fallet, och den behöver inte heller kontrollera om kommissionen har definierat den relevanta produktmarknaden.

43. Vad domstolen ska göra i detta mål är att bedöma beslutets tillämpningsområde, det vill säga fastställa vilka produkter som ”berörs av den överträdelse” som kommissionen konstaterade i beslutet. I synnerhet måste domstolen avgöra om det följer av beslutet att specialfordon, bland annat sopbilar, hör till de produkter som berörs av överträdelsen.

44. Det bör inledningsvis påpekas att de olika definitioner av begreppen lastbil och specialfordon – som förekommer i flera av unionens sekundärrättsakter (såsom direktiv 97/27/EG¹⁸) – som parterna hänvisar till är irrelevanta, eftersom kommissionen inte har åberopat några sådana rättsakter/definitioner i sitt beslut och det innehåller en egen definition av de produkter som berörs av överträdelsen, vilken är relevant för bedömningen i det aktuella fallet. Domstolen bör därför endast grunda sitt resonemang på de specifika definitionerna och ordalydelsen i själva beslutet.

b) Beslutets tillämpningsområde

45. Enligt fast rättspraxis gäller att ”[v]id tolkningen av en [unions]rättslig bestämmelse ska inte bara dess lydelse beaktas, utan också dess sammanhang och de syften som eftersträvas med de föreskrifter som den ingår i”.¹⁹

¹⁴ Dom av den 28 juni 2016, Portugal Telecom/kommissionen (T-208/13, EU:T:2016:368, punkt 176 och där angiven rättspraxis, domen överklagades inte).

¹⁵ Se beslutet, skäl 69. Beslutet har inte överklagats och har vunnit laga kraft.

¹⁶ Dom av den 27 februari 2014, InnoLux/kommissionen (T-91/11, EU:T:2014:92, punkt 131) och den rättspraxis som åberopas (överklagandet till domstolen avslögs).

¹⁷ Dom av den 15 juni 2005, Tokai Carbon m.fl. mot kommissionen (T-71/03, T-74/03, T-87/03 och T-91/03, ej publicerad, EU:T:2005:220, punkt 90) (överklagandet till domstolen avslögs).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG av den 22 juli 1997 om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG (EGT L 233, 1997, s. 31),

¹⁹ Se dom av den 7 juni 2005, VEMV m.fl. (C-17/03, EU:C:2005:362, punkt 41 och där angiven rättspraxis).

46. Domstolen kan emellertid inte tolka denna bestämmelse i strid med dess klara och tydliga ordalydelse.²⁰

1) Ordalydelsen i beslutet

47. För det första, är det ostridigt att definitionen av ”lastbilar” i beslutet motsvarar definitionen i meddelandet om invändningar, med den enda skillnaden att kommissionen i beslutet uttryckligen uteslöt lastbilar för militärt bruk (om så inte hade varit fallet skulle företagen förmodligen ha överklagat beslutet på denna grund).

48. I artikel 1 i beslutet föreskrivs följande: ”Genom att samverka om prissättning och höjningar av bruttopriset inom EES för medeltunga och tunga lastbilar samt om tidpunkten och övervältrande av kostnaderna för införandet av utsläppstekniker för medeltunga och tunga lastbilar som krävs enligt Euro 3- till Euro 6-normerna, har följande företag överträtt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet under de angivna perioderna: ... c) Daimler AG, från och med den 17 januari 1997 till och med den 18 januari 2011” (nedan kallat överträdelsen).

49. Artikel 1 bör läsas tillsammans med skäl 5 i beslutet.

50. I skäl 5 anges följande: ”De produkter som berörs av överträdelsen är lastbilar som väger mellan 6 och 16 ton (medeltunga lastbilar) och lastbilar som väger mer än 16 ton (tunga lastbilar), både konventionella lastbilar och tunga dragbilar (nedan kallas både medeltunga och tunga lastbilar gemensamt för lastbilar). [Här lyder fotnot 5: ”Lastbilar för militärt bruk omfattas inte”] Ärendet berör inte efterförsäljning, andra tjänster och garantier för lastbilar, försäljning av begagnade lastbilar eller andra varor eller tjänster”.

51. Beslutets ordalydelse visar tydligt att det omfattar försäljning av *alla* medeltunga och tunga lastbilar, oavsett om det rör sig om konventionella lastbilar eller tunga dragbilar.²¹

52. Enligt ordalydelsen i det beslutet är det *endast lastbilar för militärt bruk* som uttryckligen utesluts. Förutom lastbilar för militärt bruk omfattar beslutet inte efterförsäljningstjänster, andra tjänster och garantier för lastbilar, försäljning av begagnade lastbilar eller andra varor eller tjänster²² som säljs av dem som beslutet riktar sig till.

53. När det gäller specialfordon måste det, med tanke på att det endast är lastbilar för militärt bruk som är uteslutna från dess tillämpningsområde, anses att det omfattar alla lastbilar som väger mellan 6 och 16 ton och över 16 ton, inklusive specialfordon (med det enda undantaget lastbilar för militärt bruk).

54. Om kommissionen hade velat undanta andra typer av lastbilar, till exempel sopbilar, från beslutets tillämpningsområde skulle den ha nämnt dem uttryckligen.

²⁰ Se, i detta avseende, dom av den 15 juli 2010, kommissionen/Förenade kungariket (C-582/08, EU:C:2010:429, punkt 51 och där angiven rättspraxis).

²¹ Se även, med avseende på, samma kommissionsbeslut, dom av den 29 juli 2019, Tibor-Trans (C-451/18, EU:C:2019:635, punkt 8), och dom av den 6 oktober 2021, Sumal (C-882/19, EU:C:2021:800). Se även, förslag till avgörande av generaladvokaten Rantos i det pågående målet Volvo och DAF Trucks (C-267/20, EU:C:2021:884).

²² Såsom kommissionen förklarade vid den muntliga förhandlingen, har den med uttrycket ”alla andra varor eller tjänster” helt enkelt velat täcka allt som inte är en lastbil. Vissa av de berörda företagen, såsom Renault, tillverkar nämligen ett stort antal personbilar och det är klart att dessa fordon måste uteslutas från beslutets tillämpningsområde.

55. Enligt min mening är detta den enda tolkning av beslutet som respekterar principerna om rättslig klarhet och rättssäkerhet. Dessa båda principer går hand i hand.

56. För det första, kräver principen om rättslig klarhet att rättsakter som antas av unionsinstitutioner – till exempel kommissionens beslut i konkurrensärenden – ska vara klara och otvetydiga.

57. För det andra, kräver den allmänna principen om rättssäkerhet, som är en grundläggande princip i unionsrätten, särskilt att ”bestämmelser ska vara klara och precisa, så att enskilda på ett otvetydigt sätt kan få kännedom om sina rättigheter och skyldigheter och vidta åtgärder i enlighet därmed”.²³

58. I detta avseende har domstolen redan slagit fast, att detta krav på rättssäkerhet gäller särskilt i fråga om unionslagstiftning som kan vara ekonomiskt betungande, eftersom de berörda måste kunna få exakt kännedom om sina skyldigheter enligt denna lagstiftning.²⁴

59. Denna tolkning av beslutet är dessutom också påkallad, eftersom undantag – som det i beslutet som utesluter endast lastbilar för militärt bruk – måste tolkas strikt.

60. I likhet med distriktet Northeim anser jag, att beslutet att infoga fotnoten om lastbilar för militärt bruk omedelbart efter beskrivningen av de lastbilar som omfattas av beslutet i skäl 5 i beslutet tydligt visar att kommissionen hade ansett att specialfordon hörde till de produkter som omfattas av beslutet och inte kunde klassificeras, som exempelvis, ”andra varor som säljs av medlemmarna i kartellen”.

61. Dessutom följer det också av en systematisk jämförelse med andra avsnitt i beslutet att beslutet även omfattar specialfordon (med undantag av lastbilar för militärt bruk).

62. Jag håller med kommissionen om att det är relevant att påpeka att den kartell som Daimler deltog i omfattade konkurrensbegränsande arrangemang som rörde bruttoprislistor, som angav priserna på de olika komponenterna, samt konfiguratorer för lastbilar, vilka utgjorde själva grunden för ett stort antal individuella fordonskonfigurationer. Detta har också påpekats i domen KZR 35/19 från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen i Tyskland).²⁵ Eftersom varje lastbil var anpassad till kundens behov, gällde det konkurrensbegränsande beteendet alltså därmed även lastbilarnas olika delar och komponenter.

63. Det finns inget i de handlingar som har lagts fram för domstolen, och särskilt inte i beslutet, som tyder på att sopbilar, till skillnad från andra lastbilar, inte berördes av kartellen.

64. Det faktum att en sopbil kan innehålla komponenter som skiljer sig från komponenterna i lastbilar, som är avsedda för en annan användning, innebär inte att den inte längre är en lastbil, och ännu mindre att den inte är en lastbil som omfattas av beslutet. Däremot är den österrikiska regeringens och kommissionens argument att de flesta egenskaper och komponenter hos sopbilar i princip är identiska med dem hos andra typer av lastbilar mycket mer övertygande.

²³ Dom av den 3 juni 2008, Intertanko m.fl. (C-308/06, EU:C:2008:312, punkt 69).

²⁴ Se dom av den 8 mars 2017, Euro Park Service (C-14/16, EU:C:2017:177, punkt 38).

²⁵ Jag kommer att ta upp denna dom i punkt 69 i detta förslag till avgörande.

65. I detta hänseende innebär inte kartellens funktionssätt, såsom kommissionen beskriver detta i skälen 27 och 28 i beslutet ("Mekanismer för prissättning och bruttoprislistor") och skälen 46–60 i beslutet ("Beskrivning av beteendet"), att det går att dra slutsatsen att specialfordon är uteslutna från de produkter som berörs av överträdelsen.

66. Det framgår av skäl 28 i beslutet att de *bruttoprislistor* som de berörda företagen använde innehöll priser för *alla modeller* av medeltunga och tunga lastbilar och *alla fabriksmonterade tillval* (för specialutrustning) som respektive tillverkare erbjöd. Som framgår av skäl 46 i det beslutet utväxlade de berörda företagen dessutom bruttoprislistor och *datoriserade lastbilskonfiguratorer* som innehöll *alla modeller och tillval*, vilket gjorde det möjligt att beräkna bruttopriserna för *alla lastbilskonfigurationer*. Därefter anges det uttryckligen i skäl 48 i beslutet att utväxlingen av konfiguratorer för lastbilar underlättade jämförelsen mellan de egna erbjudandena och konkurrenternas, och att det därför kunde förstås av dessa konfiguratorer vilka extrafunktioner som skulle vara kompatibla med vilka lastbilar, och vilka tillval, som skulle ingå i standardutrustningen eller vara extrautrustning. Slutligen framgår det av skäl 56 i det beslutet att den information som utväxlades mellan de företag som överträtt artikel 101 FEUF rörde antingen de grundläggande lastbilsmodellerna eller lastbilarna och tillgängliga tillval (detta angavs ofta separat i de tabeller som utväxlades mellan företagen).²⁶

67. Det framgår av de handlingar som har lagts fram för domstolen, särskilt beslutet, att bruttoprislistorna och konfiguratorerna avsåg delar och komponenter som även används på specialfordon (såsom sopbilar).

68. Följaktligen ingick även extrautrustning och konfigurationsalternativ i kartellen och omfattades därför av beslutet.

69. Jag instämmer därför med Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen i Tyskland), som redan har haft möjlighet att döma i just den fråga, som är aktuell i detta fall, och som ansåg²⁷ att beslutet inte innehåller något som ger stöd för slutsatsen att specialfordon inte hör till de produkter som berörs av överträdelsen. Tvärtom framgår det av skälen 28 och 46–48 i det beslutet, att den aktuella överträdelsen gällde all special- och standardutrustning och alla modeller samt alla fabriksmonterade tillval som erbjöds av respektive tillverkare.

70. I punkt 34 i den domen fann Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen i Tyskland) i huvudsak att appellationsdomstolens rättstillämpning inte var felaktig när den fastställde att det förelåg ett orsakssamband som gav upphov till skadeståndsskyldighet, även för köp av en betongblandarbil, två tippvagnar och en flakbil. Den ansåg också att appellationsdomstolen med rätta inte hade dragit slutsatsen av beslutet att dessa lastbilar inte omfattades av kartellavtalen. Enligt beslutet, som är bindande för nationella domstolar, omfattas lastbilar mellan 6 och 16 ton och lastbilar över 16 ton, både tunga dragbilar och konventionella lastbilar, av beslutet. Bundesgericht fastslog att endast lastbilar för militärt bruk, efterförsäljningstjänster, andra tjänster och garantier för lastbilar, försäljning av begagnade lastbilar eller andra varor eller tjänster som säljs av de berörda företagen var undantagna från beslutets tillämpningsområde.

²⁶ Punkt 56 har följande lydelse: "Mötena med den tyska nivån blev mer formaliserade och information om höjningar av bruttopriser som inte var tillgänglig för allmänheten fördes vanligtvis in i ett kalkylblad uppdelat efter varje tillverkares standardmodell av lastbil... Dessa utväxlingar ägde rum flera gånger per år... Informationen om framtida höjningar av bruttopriser som utväxlades gällde antingen endast grundmodellerna av lastbilar eller lastbilarna och tillgängliga tillval (ofta angavs detta separat i de tabeller som utväxlades), och vanligtvis utväxlades inga nettopriser eller höjningar av nettopriser. Information om planerade framtida höjningar av bruttopriser som utväxlades på de tyska dotterbolagens nivå vidarebefordrades i varierande grad till respektive huvudkontor."

²⁷ I punkterna 34 och 35 i dess dom av den 23 september 2020, KZR 35/19, DE:BGH:2020:230920UKZR35.19.0.

71. I punkt 35 i denna dom konstaterade Bundesgerichtshof också att det i överklagandet inte framkommit några argument eller faktiska omständigheter som skulle kunna stödja påståendet att de tre ovannämnda lastbilstyperna, som saknar de för en tippvagn eller en betongblandarbil karakteristiska överbyggnaderna, skiljer sig från de grundmodeller eller ”referenstyper” som det svarande företaget och intervenienterna hänvisade till, och som i alla händelser var föremål för avtalen om listpriser, och utgjorde grunden för ett stort antal individuella fordonskonfigurationer. Följaktligen ansåg Bundesgericht också att företagets argument som grundade sig på 2015 års begäran om upplysningar var irrelevanta.

72. Dessutom har flera andra tyska domstolar redan kommit till samma slutsats. De har ansett att specialfordon, bland annat sopbilar, omfattas av beslutet. Efter fastställande av de faktiska omständigheterna har dessa domstolar i första och andra instans anfört liknande argument som de jag anför i detta yttrande och har grundat den slutsatsen, bland annat, på följande överväganden: i) Det faktum att beslutets ordalydelse enligt deras uppfattning var tydlig och inte uteslöt något specialfordon förutom lastbilar för militärt bruk. ii) Det kriterium som fastställs i beslutet för att avgöra om en viss lastbil omfattas av det dess vikt. iii) Företagets argument att specialfordon – såsom brandbilar, tippvagnar, skräddarsydda lastbilar (*Custom Tailored Trucks*) eller sopbilar – inte omfattas av beslutet finner inget stöd i beslutets ordalydelse. iv) I den mån det i 2015 års begäran om upplysningar nämndes att specialfordon inte omfattades av denna begäran, återgavs detta tillvägagångssätt i vart fall inte i själva beslutet. v) Oberoende av företagets argument köpte kärandena i *follow on*-målen i många fall, till exempel, inte brandbilar eller tippvagnar från det svarande företaget, utan de köpte i stället ett lastbilschassi på vilket, i förekommande fall, överbyggnadsdelarna för brandbekämpning sedan monterades av tredjepartsföretag.²⁸

73. Jag anser att dessa argument från de tyska domstolarna är övertygande och att de också i tillämpliga delar även kan tillämpas på sopbilar. Eftersom chassit i stort sett är identiskt för sådana användningsområden, och de viktigaste skillnaderna gäller lastbilens kaross (överbyggnad), är det inte möjligt att i beslutet på ett användbart och exakt sätt definiera en underkategori av specialfordon.

74. Med tanke på att beslutet inte nämner något annat undantag eller någon annan begränsning avseende de lastbilar som omfattas av överträdelsen, omfattar beslutets tydliga och uttryckliga ordalydelse – beslutet grundar sig uttryckligen endast på kriteriet om en lastbils vikt – alla medeltunga och tunga lastbilar, med undantag av lastbilar för militärt bruk. Det omfattar följaktligen specialfordon och bland annat de sopbilar som är aktuella i målet vid den nationella domstolen.

²⁸ Se, bland annat, domarna från Landgericht Stuttgart (Regionaldomstolen i Stuttgart, Tyskland) av den 6 juni 2019, 30 O 88/18 (punkt 59 och följande punkter samt där angiven rättspraxis); http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28244), 30 O 124/18 (punkt 58 och följande punkter samt där angiven rättspraxis); http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28238), och 30 O 38/17 (punkterna 77 ff. och citerad rättspraxis); http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28241); dom av samma nationella domstol av den 23 december 2019, 30 O 132/18 (punkt 31 och följande punkter samt där angiven rättspraxis) samt dom från Oberlandesgericht Stuttgart (Regionala överdomstolen i Stuttgart, Tyskland) av den 4 april 2019, 2 U 101/18 (punkt 112 och följande punkter samt där angiven rättspraxis).

2) Sammanhanget och syftet med de regler i vilka bestämmelsen i fråga ingår

75. Såsom nämns i punkt 45 i detta förslag till avgörande är det vid tolkningen av beslutet också nödvändigt att ta hänsyn till det sammanhang i vilket det förekommer och syftet med de regler där bestämmelsen ingår.

76. Jag håller med den österrikiska regeringen om att det inte är förenligt med vare sig beslutets systematik, anda eller syfte, att utesluta specialfordon från beslutets tillämpningsområde enbart på grund av att det chassi som används för att tillverka sådana lastbilar har ytterligare utrustning. Alla lastbilar, oavsett om de är enkla lastbilar eller lastbilar med en särskild kaross, är i princip byggda på samma chassi. Specialfordon som används för till exempel brandbekämpning, sophämtning, snöröjning eller gatustädning har som standardutrustning lastbilschassier som tillverkats av de berörda företagen.

3) Skälen till att lastbilar för militärt bruk inte räknas till de berörda produkterna

77. Inom ramen för det administrativa förfarandet och diskussionerna i syfte att nå en förlikning har företagen framfört argument till kommissionen om att lastbilar för militärt bruk bör undantas från beslutets tillämpningsområde. Kommissionen tog till sig dessa argument.

78. Det är viktigt att påpeka att lastbilar för militärt bruk är särskilt utrustade med tanke på deras användning och, som kommissionen förklarade vid den muntliga förhandlingen, kunde den inte med säkerhet fastställa att priserna på lastbilar för militärt bruk baserades på bruttopriserna, som utväxlades mellan företagen, eller att konfiguratorerna, som också utväxlades, inkluderade sådana lastbilar för militärt bruk.

79. Följaktligen framgår det tydligt varför det var lämpligt att undanta lastbilar för militärt bruk (och endast sådana lastbilar) från beslutets tillämpningsområde.

80. Dessutom anser jag att det är relevant att påpeka att inget av företagen vid något tillfälle under det administrativa förfarandet har hävdats att sopbilar borde anses vara undantagna från kartellen.

c) 2015 års begäran om upplysningar är inte relevant för att fastställa vilka produkter som berörs av överträdelsen i ett kommissionsbeslut

81. Det följer av artikel 18 i förordning nr 1/2003, med rubriken ”Begäran om upplysningar”, bland annat, att ”[f]ör fullgörandet av de uppgifter som kommissionen tilldelas genom denna förordning får den genom en enkel begäran eller genom beslut *begära alla nödvändiga upplysningar från företag*. ... När kommissionen sänder en enkel begäran om upplysningar till ett företag... *skall den ange den rättsliga grunden och syftet med begäran ...*”

82. Jag anser, i likhet med den österrikiska regeringen och kommissionen, att innehållet i en begäran om upplysningar som skickats inom ramen för det administrativa förfarandet inte kan få till följd att tillämpningsområdet för ett senare, slutgiltigt beslut av kommissionen begränsas eller kan användas för att fastställa vilka produkter som berörs av överträdelsen i ett kommissionsbeslut.

83. Som domstolen konstaterade utgör ”en begäran om upplysningar... en utredningsåtgärd som i allmänhet vidtas i ett skede av förfarandet som föregår meddelandet om anmärkningar. En begäran om upplysningar har enbart till syfte att ge kommissionen möjlighet att inhämta upplysningar och handlingar som är nödvändiga för att undersöka riktigheten och räckvidden av en viss faktisk och rättslig situation”.²⁹ Det framgår tydligt av ovanstående punkter i detta yttrande att syftet med sådana framställningar inte är att definiera eller specificera de produkter som omfattas av det konkurrensbegränsande beteendet, vilket är förbehållet kommissionens meddelande om invändningar och slutliga beslut. Som det uttryckligen angavs i 2015 års begäran om upplysningar syftade denna uteslutande till att fastställa den relevanta försäljningen för beräkning av böterna mot bakgrund av kommissionens utrymme för skönsmässig bedömning i detta avseende.³⁰

84. Det finns en tydlig skillnad mellan å ena sidan att söka fakta i bötesberäkningssyfte och å andra sidan att fastställa tillämpningsområdet för ett kommissionsbeslut. Eftersom Daimler, Iveco Magirus, TRATON och MAN försöker sudda ut denna gräns, ska dessa argument avvisas.

85. Sådana begäranden om upplysningar syftar till att få ytterligare information och kan naturligtvis inte hindra kommissionen från att definiera den relevanta marknaden, eller, med andra ord, de typer av produkter som berörs av överträdelsen, antingen snävare eller bredare. Detta kan faktiskt visa sig vara nödvändigt just med tanke på företagens svar på 2015 års begäran om upplysningar.

86. I detta sammanhang är det viktigt att notera att en begäran om upplysningar, för det första, inte utgör en del av kommissionens beslut och, för det andra, inte är en rättsakt från kommissionen (i egenskap av unionsinstitution), utan snarare en inlägga som utarbetas av ärendegruppen (vid generaldirektoratet för konkurrens). I det aktuella fallet är begäran om upplysningar därför irrelevant för att fastställa överträdelsens omfattning och räckvidd.

87. Däremot grundar sig beslutet på alla fakta som fastställts under det administrativa förfarandet, det utgör den formella avslutningen av detta förfarande och antas av kommissionen i egenskap av unionsinstitution (av kommissionskollegiet).

88. I artikel 1 och skäl 5 i beslutet definieras tydligt de produkter som är föremål för det konkurrensbegränsande beteendet. Kommissionen definierade de produkter som berörs av överträdelsen på grundval av de bevis som den förfogade över.

89. Av detta följer att det endast är innehållet i detta beslut som är relevant för att fastställa vilka produkter som berörs av överträdelsen.

d) Det faktum att det inte togs någon hänsyn till försäljningen av specialfordon vid beräkningen av böterna har ingen inverkan på ovanstående tolkning

90. I motsats till vad Daimler, MAN och Iveco Magirus hävdar, har det faktum att kommissionen, i beräkningen av böterna, inte tog hänsyn till försäljningen av specialfordon ingen inverkan på min tolkning av beslutet.

²⁹ Dom av den 10 mars 2016, HeidelbergCement/kommissionen (C-247/14 P, EU:C:2016:149, punkt 37).

³⁰ Se dom av den 3 september 2009, Papierfabrik Koehler/kommissionen (C-322/07 P, C-327/07 P och C-338/07 P, EU:C:2009:500, punkt 112), och dom av den 19 december 2012, Heineken Nederland och Heineken/kommissionen (C-452/11 P, ej publicerad, EU:C:2012:829, punkt 92).

91. Kommissionen utgick från den försäljning som företagen uppgav i sina svar på 2015 års begäran om upplysningar. Specialfordon uteslöts från denna beräkning, om än inte helt och hållet.³¹

92. Såsom anges i skäl 112 i beslutet har kommissionen tillämpat punkt 37 i riktlinjerna för beräkning av böter,³² enligt vilken kommissionen får avvika från den metod som anges i riktlinjerna, för att på ett enhetligt sätt justera andelen av varje företags försäljningsvärde vid beräkningen av de rörliga och kompletterande bötesbeloppen. Kommissionen förklarade att den gjorde detta inom ramen för sitt utrymme för skönsmässig bedömning, bland annat av proportionalitetsskäl. De försäljningsvärden som kommissionen använde sig av var således i vart fall betydligt lägre än de försäljningsvärden som i praktiken påverkades direkt eller indirekt av kartellen.

93. I princip är försäljningsvärdet en av de faktorer som kommissionen använder vid beräkningen av böterna (se kommissionens förklaringar till denna princip i skälen 108 och 109 i beslutet), och den andra är överträdelsens varaktighet.³³

94. Jag anser att kommissionen när den uteslöt specialfordon vid fastställandet av försäljningsvärdet har handlat inom ramen för sitt utrymme för skönsmässig bedömning i detta avseende.³⁴ Kommissionen har på ett enhetligt sätt för alla berörda företag – och till förmån för dessa företag – beaktat ett lägre försäljningsvärde än det maximala värde som den enligt sin skönsmässiga bedömning kunde åberopa.

95. Som huvudregel baseras kommissionens beräkning av böter inte alltid helt och hållet på den försäljning som påverkas av kartellen.³⁵

e) Förlikningsförfarandet innebär inte en annan tolkning

96. I motsats till vad Daimler, MAN och Iveco Magirus hävdar påverkar det faktum att beslutet antogs inom ramen för ett förlikningsförfarande inte fastställandet av omfattningen av det konkurrensbegränsande beteendet.

³¹ Som kommissionen förklarade vid den muntliga förhandlingen inkluderades i vilket fall vissa specialfordon i försäljningsvärdet, eftersom parterna inte helt kunde utesluta försäljningen av specialfordon som är fullständigt specialanpassade från dessa värden. De berörda företagen bekräftade att detta var fallet i vissa fall, eftersom det berodde på varje företags tillvägagångssätt för att få fram de relevanta uppgifterna och var kopplat till hur lätt eller hur svårt det var att få fram uppgifter om den relevanta försäljningen.

³² Riktlinjer för beräkning av böter som döms ut enligt artikel 23.2 a i förordning nr 1/2003 (EUT C 210, 2006, s. 2).

³³ Kommissionen tar också hänsyn till ett antal faktorer, till exempel överträdelsens art, den sammanlagda marknadsandelen för alla berörda företag, överträdelsens geografiska omfattning och huruvida överträdelsen har genomförts eller inte. Se punkterna 19–26 i riktlinjerna för beräkning av böter.

³⁴ Se dom av den 28 juni 2005, Dansk Rørindustri m.fl./kommissionen (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P, EU:C:2005:408, punkt 172).

³⁵ För det första, är kommissionen inte skyldig att ta hänsyn till den försäljning som faktiskt påverkas av kartellen (dom av den 11 juli 2013, Team Relocations/kommissionen, C-444/11 P, ej publicerad, EU:C:2013:464, punkterna 76 och 77). För det andra, är kommissionen inte skyldig att ta hänsyn till all berörd försäljning (dom av den 14 mars 2013, Dole Food och Dole Germany/kommissionen, T-588/08, EU:T:2013:130, punkt 620 och följande punkter (fastställt i överklagande genom dom av den 19 mars 2015, Dole Food och Dole Fresh Fruit Europe/kommissionen, C-286/13 P, EU:C:2015:184, punkterna 150 och följande punkter)), och dom av den 17 september 2014, Pilkington Group m.fl./kommissionen (T-72/09, ej publicerad, s:T:2014:1094, punkterna 209 och följande; överklagandet till domstolen avslögs).

97. Såsom framgår av tillkännagivandet om förlikningsförfaranden³⁶ förhandlar kommissionen inte om huruvida det föreligger en överträdelse av konkurrenslagstiftningen med de företag som berörs av förlikningsförfarandet. Företagen erkänner snarare sitt deltagande i kartellen i strid med artikel 101 FEUF och sitt ansvar i detta avseende. När ett beslut antas som ett resultat av ett förlikningsförfarande minskar kommissionen bötesbeloppet för de företag som beslutet riktar sig till med 10 procent.

f) Preliminär slutsats

98. Av allt det ovan anförda följer att de förfaranderegler som parterna åberopar syftar till att fastställa det förfarande som kommissionen och de berörda parterna ska följa. Dessa regler kan inte i allmänhet – och inte heller i det konkreta fallet i målet vid den nationella domstolen – påverka det sakliga tillämpningsområdet av den överträdelse som kommissionen konstaterat i beslutet.

g) Inköp av de ifrågavarande lastbilarna ”efter ett anbudsförfarande” innebär inte en annan tolkning

99. Den överträdelse som kommissionen konstaterade i beslutet omfattar även inköp som genomförs inom ramen för offentlig upphandling (anbudsinfordringar), åtminstone i den mån köparna av lastbilarna var offentligrättsliga organ. Det konkurrensbegränsande beteendet ägde, bland annat, rum i samband med förberedelser inför anbudsinfordringar.

100. Såsom den österrikiska regeringen påpekar är de offentliga upphandlande myndigheterna, förutom stora privata transportföretag, de viktigaste beställarna av de lastbilar som berörs av överträdelsen (bland annat, för: gatustädning, snöröjning, sophämtning, insamling av avloppsvatten, offentlig byggnation och andra kommunala underhållstjänster).

101. I beslutet görs ingen åtskillnad mellan direktförsäljning och försäljning efter anbudsinfordran. Beslutet grundar sig huvudsakligen på bruttoprislistor och konfiguratorer och den grunden gäller all försäljning – oavsett om det var en direktförsäljning eller resultatet av en anbudsinfordran.

102. Av alla ovanstående överväganden följer att ordalydelsen i beslutet avseende överträdelsens omfattning, och de produkter som berörs av överträdelsen, är tydlig – beslutet omfattar även specialfordon (med undantag av lastbilar för militärt bruk) och, bland annat, sopbilar – och inget av de argument som parterna har anfört påverkar denna slutsats.

³⁶ Kommissionens tillkännagivande om förlikningsförfaranden i samband med beslut enligt artikel 7 och artikel 23 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 i kartellärenden (EUT C 167, 2008, s. 1).

III. Slutsats

103. Jag föreslår att domstolen besvarar den fråga som Landgericht Hannover (Regionaldomstolen i Hannover, Tyskland) har ställt för förhandsavgörande på följande sätt:

Kommissionens beslut av den 19 juli 2016 – C(2016) 4673 final – vilket antogs i ett förfarande enligt [artikel 101 FEUF] och artikel 53 i EES-avtalet (ärende AT.39824 – Lastbilar) ska tolkas på så sätt att även specialfordon (med undantag av lastbilar för militärt bruk), i synnerhet sopbilar, omfattas av kommissionens slutsatser i detta beslut.