Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍ ADVOKÁTKY
LAILY MEDINA
přednesené dne 24. února 2022 [1]

Věc C-588/20

Landkreis Northeim
proti
Daimler AG,
vedlejší účastníci řízení:
Iveco Magirus AG,
TRATON SE, dříve MAN SE,
MAN Truck & Bus AG,
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,
Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Hannover (Zemský soud v Hannoveru, Německo)]

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Hospodářská soutěž – Žaloba na náhradu škody způsobené jednáním, o němž bylo shledáno, že je v rozporu s článkem 101 SFEU – Dohody, rozhodnutí, jednání ve vzájemné shodě – Rozhodnutí Komise, kterým se konstatuje protiprávní jednání – Postup při narovnání – Produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání – Nákladní vozidla – Specializovaná vozidla – Nákladní vozidla na svoz odpadu“

1. Tato žádost podaná Landgericht Hannover (Zemský soud v Hannoveru, Německo) se týká výkladu rozhodnutí Komise C(2016) 4673 final ze dne 19. července 2016 v řízení podle článku 101 [SFEU] a článku 53 Dohody o EHP (Věc AT.39824 – Nákladní vozidla, dále jen „rozhodnutí [2]“). V tomto rozhodnutí uložila Komise dosud nejvyšší pokutu za kartel v jedné věci: konkrétně 2,93 miliardy eur (a celkově 3,81 miliardy eur [3]) výrobcům nákladních vozidel za to, že uzavřeli koluzní dohodu o umělém zvyšování cen nákladních vozidel a o přenášení nákladů na dodržování přísnějších emisních pravidel po dobu 14 let. Tato žádost byla podána v souvislosti s takzvanou „následnou žalobou“ podanou Landkreis Northeim (zemský okres Northeim, Německo, dále jen „okres Northeim“) proti společnosti Daimler AG (dále jen „společnost Daimler“). Okres Northeim požaduje od společnosti Daimler náhradu škody související

[1] – Původní jazyk: angličtina.

[2] – Úř. věst. 2017, C 108, s. 6. Shrnutí uvedeného rozhodnutí je veřejně dostupné na: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0406 %2801 %29.

[3] – Komise uložila první uvedenou částku podnikům, které se rozhodly uzavřít narovnání. Pokutu ve výši 880 523 000 eur pak uložila společnosti Scania, která se rozhodla v této kartelové věci narovnání neuzavřít. Společnost MAN získala za prozrazení existence kartelu plnou ochranu, čímž se vyhnula pokutě ve výši přibližně 1,2 miliardy eur.

s nákladními vozidly na svoz odpadu, která od této společnosti zakoupil, způsobenou jednáním zakázaným podle čl. 101 odst. 1 SFEU a článku 53 Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „Dohoda o EHP“).

2. Předkládající soud se v podstatě táže, zda má být rozhodnutí vykládáno v tom smyslu, že specializovaná vozidla, konkrétně nákladní vozidla na svoz odpadu, spadají pro účely uvedeného rozhodnutí pod pojem „produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání“.

I. Skutkové okolnosti, které vedly ke sporu v původním řízení, a předběžná otázka

3. V letech 2006 a 2007 zakoupil okres Northeim (veřejnoprávní subjekt) na základě výzev k podávání nabídek od společnosti Daimler dvě nákladní vozidla na svoz komunálního odpadu v ceně 146 740,00 eur a 146 586,58 eur.

4. V rámci postupu při narovnání přijala Evropská komise dne 19. července 2016 uvedené rozhodnutí.

5. V uvedeném rozhodnutí Komise konstatovala, že několik mezinárodních výrobců nákladních vozidel, včetně společností Daimler, MAN a Iveco Magirus, porušilo článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP. Protiprávní jednání spočívalo v koluzních ujednáních o stanovování cen a zvyšování cen brutto v Evropském hospodářském prostoru (EHP) pro nákladní vozidla o hmotnosti 6 až 16 tun („středně těžká nákladní vozidla“) nebo o hmotnosti vyšší než 16 tun („těžká nákladní vozidla“), jakož i přenesení nákladů na zavedení emisních technologií u těchto nákladních vozidel požadovaných podle norem EURO 3 až 6. Protiprávní jednání probíhalo v celém EHP a trvalo od 17. ledna 1997 do 18. ledna 2011 (dále jen „kartel“).

6. Po přijetí rozhodnutí podal okres Northeim proti společnosti Daimler žalobu na náhradu škody k Landgericht Hannover (Zemský soud v Hannoveru). Touto žalobou se okres domáhá náhrady hospodářské škody, kterou utrpěl v důsledku protisoutěžního jednání, do něhož byla společnost Daimler zapojena. Uvedená žaloba představuje ve vztahu k tomuto podniku „následnou žalobu“ (žalobu na náhradu škody podanou u vnitrostátního soudu v návaznosti na konečné rozhodnutí Komise, kterým se konstatuje jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP).

7. Okres Northeim má za to, že nákladní vozidla na svoz odpadu, která pořídil od společnosti Daimler, spadají do pojmu „nákladní vozidla“ použitého v rozhodnutí. Odvolává se přitom na znění uvedeného rozhodnutí, které výslovně nevylučuje specializovaná vozidla [4].

8. Naproti tomu společnost Daimler před předkládajícím soudem tvrdí, že na tato nákladní vozidla na svoz odpadu se rozhodnutí nevztahuje, neboť to jsou specializovaná vozidla. V tomto ohledu se odvolává na skutečnost, že Komise v žádosti o informace ze dne 30. června 2015, kterou před přijetím rozhodnutí zaslala žalovaným, upřesňuje rozsah šetření, které provedla, a přitom sděluje, že pojem nákladní vozidlo nezahrnuje použitá nákladní vozidla, specializovaná vozidla (např. vojenská vozidla, hasičská vozidla), dále prodávané nástavby („add-ons“), služby poskytované po prodeji a jiné služby a záruky.

[4] – Výslovně jsou vyloučena pouze nákladní vozidla pro vojenské použití.

9. V této souvislosti a s ohledem na požadavky uvedené v čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 1/2003[5], podle něhož pokud vnitrostátní soudy rozhodují o dohodách, rozhodnutích nebo jednáních spadajících do oblasti působnosti článku 101 nebo článku 102 SFEU, které jsou již předmětem rozhodnutí Komise, nemohou rozhodnout v rozporu s rozhodnutím přijatým Komisí, má předkládající soud pochybnosti o tom, na které produkty se kartel dotčený v původním řízení vztahuje. Konkrétně, s ohledem na skutečnost, že na vnitrostátní úrovni není judikatura týkající se toho, zda specializovaná vozidla spadají do pojmu „nákladní vozidlo“, jak je definován v rozhodnutí, jednotná, předkládající soud si přeje zjistit, zda jsou z produktů, na které se tento kartel vztahuje, vyloučena nákladní vozidla na svoz odpadu.

10. Předkládající soud v tomto ohledu předně připomíná, že v bodě 5 odůvodnění rozhodnutí Komise zaprvé konstatovala, že „produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání, jsou nákladní vozidla o hmotnosti 6 až 16 tun (‚středně těžká nákladní vozidla‘) a nákladní vozidla o hmotnosti vyšší než 16 tun (‚těžká nákladní vozidla‘), a to v provedení sklápěč i tahač“; a zadruhé, že „nákladní vozidla pro vojenské použití“ jsou z oblasti působnosti rozhodnutí vyloučena.

11. Za těchto okolností má předkládající soud na jedné straně za to, že formulaci použitou Komisí k popisu produktů, kterých se dotklo protiprávní jednání, lze chápat tak, že v zásadě zahrnuje pouze „normální“ nákladní vozidla – s výjimkou těch, které jsou určeny pro vojenské použití – a že specializovaná vozidla, včetně nákladních vozidel na svoz odpadu, jsou vzhledem k tomu, že nejsou výslovně zmiňována, vyňata z pojmu „nákladní vozidlo“ používaného Komisí, jelikož spadají do pojmu „jiné zboží“[6].

12. Na druhé straně lze podle tohoto soudu tutéž formulaci chápat také tak, že pojem „nákladní vozidla“ zahrnuje všechny typy nákladních vozidel, tedy také všechny typy specializovaných vozidel – s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské použití.

13. Dále má předkládající soud pochybnosti o tom, jaký účinek má žádost o informace z roku 2015 na určení toho, kterých produktů se dotklo protiprávní jednání. Předkládající soud si zejména není jistý tím, zda skutečnost, že Komise uvedla, že pojem „nákladní vozidla“ pro účely této žádosti nezahrnuje ojetá nákladní vozidla ani specializovaná vozidla (zejména vojenská vozidla, hasičská vozidla), znamená, že výše uvedený výčet představuje pouze příklad, nikoliv však konečný výčet specializovaných vozidel.

14. Konečně předkládající soud zdůrazňuje, že rozhodnutí bylo přijato na základě postupu při narovnání, který zahájila Komise na základě žádostí, které k tomuto orgánu podaly strany zúčastněné na tomto řízení. V souvislosti s tím má tento soud pochybnosti o tom, jaký účinek má skutečnost, že rozsah protisoutěžního jednání je určen v rámci takového postupu.

[5] – Nařízení Rady ze dne 16 prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v [článcích 101 a 102 SFEU] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02).

[6] – Bod 5 odůvodnění Rozhodnutí stanoví: „[t]ato věc se netýká služeb poskytovaných po prodeji, jiných služeb a záruk pro nákladní vozidla ani *prodeje* ojetých nákladních vozidel nebo *jakéhokoli jiného zboží* nebo služeb prodávaných adresáty uvedeného rozhodnutí“ (kurzivou zvýraznila autorka stanoviska).

15. Za těchto podmínek se Landgericht Hannover (Zemský soud v Hannoveru) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být rozhodnutí [Komise] C(2016) 4673 final ze dne 19. července 2016 v řízení podle článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP (věc AT.39824 – Nákladní vozidla) vykládáno v tom smyslu, […] že zjištění obsažená v tomto rozhodnutí Komise zahrnují také specializovaná vozidla, konkrétně nákladní vozidla na svoz odpadu?“

16. Písemná vyjádření předložily okres Northeim, společnosti Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co.KG (dále jen „společnost Schönmackers“), Daimler, TRATON SE (dříve „MAN“) a Iveco Magirus, rakouská vláda a Komise. Všichni tito účastníci řízení (s výjimkou rakouské vlády) rovněž využili příležitosti přednést ústní vyjádření na jednání před Soudním dvorem.

II. Analýza

A. Stručné shrnutí argumentace účastníků řízení

17. Okres Northeim zaprvé tvrdí, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je nepřípustná, neboť společnost Daimler ve stanovené lhůtě nevyužila svého práva podat proti rozhodnutí žalobu k Tribunálu, a proto již nemůže zpochybňovat jeho zákonnost tím, že podá k vnitrostátním soudům žalobu proti vnitrostátním opatřením, kterými se toto rozhodnutí provádí. Vnitrostátní soudy jsou totiž platností unijních opatření vázány, takže již není možné podat žádost o rozhodnutí o předběžné otázce týkající se platnosti rozhodnutí.

18. Společnost Schönmackers, která vstoupila do řízení jako vedlejší účastnice, aby podpořila návrhové žádání okresu Northeim, tvrdí, že předkládající soud se zřejmě nedomnívá, že odpověď na předběžnou otázku je nezbytná k tomu, aby mohl rozhodnout o sporu v původním řízení.

19. Podpůrně okres Northeim a společnost Schönmackers v podstatě tvrdí, že žádost Komise o informace nemá na výklad rozhodnutí žádný vliv.

20. Zadruhé okres Northeim a společnost Schönmackers mají za to, že rozhodnutí neobsahuje nic, co by podporovalo závěr, že nákladní vozidla na svoz odpadu jsou vyloučena z oblasti působnosti uvedeného rozhodnutí.

21. Podle okresu Northeim navíc nákladní i specializovaná vozidla spadají do kategorie vozidel N ve smyslu nařízení (EU) 2018/858[7]. Tento závěr podporuje rovněž skutečnost, že užitková vozidla kategorie N obecně spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/631[8] a nařízení (EU) 2018/956[9].

[7] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 30. května 2018 715/2007 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. 2018, L 151, s. 1).

[8] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonové emisní normy CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. 2019, L 111, s. 13).

[9] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO_2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. 2018, L 173, s. 1).

22. Okres Northeim dále tvrdí, že, jak vyplývá z článku 4 směrnice 2006/126/ES[10], rozlišování vozidel podle kategorie se provádí výhradně na základě hmotnosti těchto vozidel, maximálního počtu osob, které mohou být v těchto vozidlech přepravovány a minimálního věku, od jehož dosažení může být osoba oprávněna vozidlo řídit.

23. Podle okresu Northeim navíc skutečnost, že nákladní vozidla na svoz odpadu spadají do kategorie „nákladní vozidla“, vyplývá zejména ze seznamu motorových vozidel a přívěsů k nim vypracovaný Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro motorová vozidla, Německo). Vozidlo na svoz odpadu je v něm klasifikováno jako „nákladní vozidlo na komunální odpad“.

24. Společnost Daimler, podporovaná společnostmi MAN a Iveco Magirus, tvrdí, že specializovaná vozidla nejsou pro účely rozhodnutí nákladními vozidly.

25. Zaprvé tyto podniky v podstatě tvrdí, že v běžném jazyce se rozlišuje mezi nákladními vozidly a specializovanými vozidly, přičemž „nákladní vozidla“ jsou vozidla navržená a vyrobená hlavně pro přepravu zboží, zatímco „specializovaná vozidla“ jsou vozidla vyrobená a vybavená pro konkrétní účel. Zadruhé společnosti Daimler, MAN a Iveco Magirus podotýkají, že pojem „nákladní vozidlo“ je definován a používán v různých legislativních aktech sekundárního unijního práva. Podle těchto podniků je základem pro zjištění provedená v rozhodnutí definice uvedená v unijním právu. Zatřetí společnosti Daimler, MAN a Iveco Magirus mají v podstatě za to, že znění rozhodnutí jako celek nepodporuje závěr, že se toto rozhodnutí vztahuje na specializovaná vozidla. Začtvrté podle společností Daimler, MAN a Iveco Magirus nejsou nákladní vozidla na svoz odpadu dotčená v původním řízení z důvodu jejich zamýšleného účelu, vybavení a zvláštních vlastností určena k přepravě zboží, ale jsou speciálně navržena pro použití v odvětví odpadů, a proto se na ně rozhodnutí nevztahuje. Zapáté společnost Iveco Magirus tvrdí, že adresátům rozhodnutí není jasné – natož aby to bylo zjevné –, zda vnitrostátní soud může v rámci žaloby na náhradu škody konstatovat, že se toto rozhodnutí týká rovněž specializovaných vozidel. Zašesté společnost Iveco Magirus má v podstatě za to, že zásada účinné soudní ochrany zakotvená v čl. 47 prvním pododstavci Listiny základních práv Evropské unie vyžaduje, aby v případě, že přetrvávají pochybnosti o věcné působnosti rozhodnutí, bylo toto rozhodnutí vykládáno restriktivně, a že tedy specializovaná vozidla nelze pro účely uvedeného rozhodnutí považovat za nákladní vozidla.

26. Rakouská vláda a Komise v podstatě tvrdí, že nákladní vozidla na svoz odpadu patří mezi produkty, na které se vztahuje kartel a rozhodnutí.

B. Hodnocení

1. Přípustnost

27. Okres Northeim, žalobkyně v původním řízení a společnost Schönmackers v podstatě tvrdí, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce a předběžná otázka jsou nepřípustné.

28. Mám za to, že tyto argumenty je třeba odmítnout.

[10] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. 2006, L 403, s. 18).

29. Podle ustálené judikatury platí, že týkají-li se se předběžné otázky výkladu unijního práva – jako je tomu v projednávané věci – je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout [11].

30. V projednávané věci byla předkládajícímu soudu předložena následná žaloba na náhradu škody podaná na základě rozhodnutí Komise. V tomto rozhodnutí Komise konstatovala, že několik podniků, včetně společností Daimler, MAN a Iveco Magirus, se účastnilo kartelové dohody o nákladních vozidlech a porušilo článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP [12].

31. V žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce předkládající soud vysvětlil, že žalobce v původním řízení (okres Northeim), který zakoupil dvě nákladní vozidla na svoz odpadu, se domnívá, že tato nákladní vozidla patří mezi produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání. Naproti tomu společnost Daimler před předkládajícím soudem tvrdí, že tato nákladní vozidla jsou specializovanými vozidly, a tudíž do oblasti věcné působnosti Rozhodnutí nespadají.

32. Je zřejmé, že předkládající soud si není jistý ohledně správné věcné působnosti rozhodnutí a nemůže v původním řízení rozhodnout o tom, zda se na tato dvě nákladní vozidla na svoz odpadu rozhodnutí vztahuje, či nikoli.

33. Z toho vyplývá, že výklad týkající se oblasti působnosti rozhodnutí, o který žádá předkládající soud, je nezbytný k tomu, aby tento soud mohl určit, zda je žaloba na náhradu škody opodstatněná, či nikoli.

34. Pokud jde o argument okresu Northeim uvedený v bodě 17 tohoto stanoviska, postačí uvést, že z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že společnost Daimler je jednou z žalovaných v původním řízení o žalobě na náhradu škody, kterou okres Northeim podal jako následnou žalobu na základě rozhodnutí, a že společnost Daimler před předkládajícím soudem nezpochybňuje platnost uvedeného rozhodnutí.

35. Kromě toho k provedení rozhodnutí Komise, v němž je konstatována existence kartelu, jako je to, o které se jedná v projednávané věci, není na rozdíl od rozhodnutí Komise, kterými se nařizuje navrácení státní podpory neslučitelné s vnitřním trhem, vyžadováno přijetí žádného vnitrostátního opatření.

36. Z toho vyplývá, že v projednávané věci se jedná pouze o *výklad* rozhodnutí.

37. Konečně Soudní dvůr již byl k výkladu rozhodnutí Komise v oblasti práva hospodářské soutěže vyzván, jelikož se jedná o akty přijaté orgánem Unie ve smyslu článku 267 SFEU [13].

[11] – Rozsudek ze dne 4. prosince 2018, Minister for Justice and Equality a Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, bod 26 a citovaná judikatura).

[12] – Viz bod 5 tohoto stanoviska.

[13] – Viz rozsudky ze dne 20. května 2010, Todaro Nunziatina & C. (C-138/09, EU:C:2010:291), a ze dne 13. června 2019, Copebi (C-505/18, EU:C:2019:500).

2. K věci samé

a) Úvod

38. Především, jak již unijní soud konstatoval, „[v] rámci čl. 101 odst. 1 SFEU předchozí vymezení relevantního trhu není nutné v případě, že samotná sporná dohoda má protisoutěžní účel, tedy pokud Komise mohla správně dojít k závěru, bez předchozího vymezení trhu, že dotčená dohoda narušuje hospodářskou soutěž a může citelně ovlivnit obchod mezi členskými státy. Jedná se zejména o případ nejzávažnějších [dohod], výslovně zakázaných v čl. 101 odst. 1 písm. a) až e) SFEU“ [14]. Mám za to, že výše uvedené je v každém případě správně, pokud jde o kartel, jako je kartel dotčený v původním řízení.

39. V projednávané věci je nesporné, že kartel vykazoval všechny znaky dohody nebo jednání ve vzájemné shodě ve smyslu čl. 101 odst. 1 SFEU a čl. 53 odst. 1 Dohody o EHP, jejichž účelem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže s ohledem na nákladní vozidla v rámci EHP [15].

40. Kromě toho unijní soud rovněž upřesnil, že „trh, kterého se týká rozhodnutí Komise konstatující porušení článku 101 SFEU, je určen dohodami a činnostmi v rámci kartové dohody“ [16].

41. Z judikatury unijních soudů totiž vyplývá, že „to není Komise, kdo svévolně [vybírá] relevantní trh, ale členové kartelu […], kteří své protisoutěžní jednání záměrně soustředili na [dotčené produkty]“ [17].

42. Vzhledem k výše uvedeným úvahám a k povaze řízení o předběžné otázce Soudnímu dvoru nepřísluší, aby v projednávané věci vymezoval relevantní produktový trh, ani aby ověřoval, zda relevantní produktový trh vymezila Komise.

43. Soudní dvůr musí v projednávané věci posoudit oblast působnosti Rozhodnutí, tedy určit, kterých produktů se „dotklo protiprávní jednání“ zjištěné Komisí v Rozhodnutí. Zejména musí určit, zda z Rozhodnutí vyplývá, že mezi produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání, figurují specializovaná vozidla, konkrétně nákladní vozidla na svoz odpadu.

44. Úvodem je třeba poznamenat, že různé definice pojmů „nákladní vozidlo“ a „specializované vozidlo“ vyskytující se v několika sekundárních unijních legislativních aktech (jako je směrnice 97/27/ES [18]), na které odkazují účastníci řízení, jsou irelevantní, neboť Komise v rozhodnutí ze žádných takových aktů/definic nevycházela a rozhodnutí obsahuje vlastní definici produktů, kterých se dotklo protiprávní jednání, která je pro posouzení projednávané věci relevantní. Soudní dvůr by tedy měl své úvahy založit výhradně na konkrétních definicích a znění samotného rozhodnutí.

[14] – Rozsudek ze dne 28. června 2016, Portugal Telecom v. Komise (T-208/13, EU:T:2016:368, bod 176 a citovaná judikatura; kasační opravný prostředek nebyl podán).

[15] – Viz Rozhodnutí, bod 69 odůvodnění. Proti Rozhodnutí nebyl podán kasační opravný prostředek, a tak zakládá překážku věci pravomocně rozhodnuté.

[16] – Rozsudek ze dne 27. února 2014, InnoLux v. Komise (T-91/11, EU:T:2014:92, bod 131 a citovaná judikatura; kasační opravný prostředek podaný k Soudnímu dvoru byl zamítnut).

[17] – Rozsudek ze dne 15. června 2005, Tokai Carbon a další v. Komise (T-71/03, T-74/03, T-87/03 a T-91/03, nezveřejněný, EU:T:2005:220, bod 90; kasační opravný prostředek podaný k Soudnímu dvoru byl zamítnut).

[18] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 22. července 1997 o hmotnostech a rozměrech určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o změně směrnice 70/156/EHS (Úř. věst. 1997, L 233, s. 31; Zvl. vyd. 13/19).

b) Oblast působnosti rozhodnutí

45. Z ustálené judikatury vyplývá, že „[p]ro výklad ustanovení [unijního] práva je namístě vzít do úvahy nejen jeho znění, ale zároveň kontext, ve kterém se nachází, a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí“ [19].

46. Nelze však přistoupit k výkladu takového ustanovení proti jeho jasnému a přesnému znění [20].

1) Znění rozhodnutí

47. Zaprvé není sporu o tom, že definice „nákladních vozidel“ uvedená v rozhodnutí odpovídá definici uvedené v oznámení námitek, přičemž jediný rozdíl je v tom, že v rozhodnutí Komise výslovně vyloučila nákladní vozidla pro vojenské použití (pokud by tomu tak nebylo, podniky by na základě toho pravděpodobně podaly proti rozhodnutí odvolání).

48. Článek 1 rozhodnutí stanoví: „uzavřením koluzní dohody o stanovování cen a zvyšování cen *brutto* v EHP pro středně těžká a těžká nákladní vozidla, jakož i načasování a přenesení nákladů na zavedení emisních technologií u středně těžkých a těžkých nákladních vozidel požadovaných podle norem EURO 3 až 6, se následující podniky v uvedených obdobích dopustily protiprávního jednání, které bylo v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP: […] c) Daimler AG, od 17. ledna 1997 do 18. ledna 2011“ (dále jen „protiprávní jednání“).

49. Článek 1 je třeba chápat ve spojení s bodem 5 odůvodnění uvedeného rozhodnutí.

50. Bod 5 odůvodnění stanoví: „[p]rodukty, kterých se dotklo protiprávní jednání, jsou nákladní vozidla o hmotnosti 6 až 16 tun (‚středně těžká nákladní vozidla‘) a nákladní vozidla o hmotnosti vyšší než 16 tun (‚těžká nákladní vozidla‘), a to v provedení sklápěč i tahač (středně těžká a těžká nákladní vozidla jsou dále souhrnně označována jako ‚nákladní vozidla‘). [Poznámka pod čarou 5 zde zní: ‚s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské použití‘]. Tato věc se netýká služeb poskytovaných po prodeji, jiných služeb a záruk pro nákladní vozidla ani prodeje ojetých nákladních vozidel nebo jakéhokoli jiného zboží nebo služeb prodávaných adresáty uvedeného rozhodnutí.“

51. Ze znění rozhodnutí jasně vyplývá, že se vztahuje na prodej *všech* středně těžkých a těžkých nákladních vozidel a to v provedení sklápěč i tahač [21]..

52. Podle znění uvedeného rozhodnutí jsou výslovně vyloučena *pouze nákladní vozidla pro vojenské použití*. Kromě nákladních vozidel pro vojenské použití se Rozhodnutí nevztahuje na služby poskytované po prodeji, jiné služby a záruky pro nákladní vozidla ani na prodeje ojetých nákladních vozidel nebo jakékoli jiné zboží nebo služby [22] prodávané adresáty uvedeného rozhodnutí.

[19] – Viz rozsudek ze dne 7. června 2005, VEMW a další (C-17/03, EU:C:2005:362, bod 41 a citovaná judikatura).

[20] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. července 2010, Komise v. Spojené království (C-582/08, EU:C:2010:429, bod 51 a citovaná judikatura).

[21] – V souvislosti s tímtéž rozhodnutím Komise viz rovněž rozsudky ze dne 29. července 2019, Tibor-Trans (C-451/18, EU:C:2019:635, bod 8), a ze dne 6. října 2021, Sumal (C-882/19, EU:C:2021:800). Viz rovněž stanovisko generálního advokáta A. Rantose v projednávané věci Volvo a DAF Trucks (C-267/20, EU:C:2021:884).

[22] – Jak Komise vysvětlila na jednání, výrazem „jakékoli jiné zboží nebo služby“ se jednoduše snažila pokrýt vše, co není nákladním vozidlem. Některé z dotčených podniků, jako je Renault, totiž vyrábějí velké množství osobních vozidel, přičemž tato vozidla musela být z oblasti působnosti Rozhodnutí jednoznačně vyloučena.

53. Pokud jde o specializovaná vozidla, je třeba mít vzhledem k tomu, že z oblasti působnosti rozhodnutí jsou vyloučena pouze nákladní vozidla pro vojenské použití, za to, že se vztahuje na všechna nákladní vozidla o hmotnosti 6 až 16 tun a vyšší než 16 tun, včetně specializovaných vozidel (s jedinou výjimkou, kterou představují nákladní vozidla pro vojenské použití).

54. Pokud by si Komise přála vyjmout z oblasti působnosti rozhodnutí jiné typy nákladních vozidel, jako jsou nákladní vozidla na svoz odpadu, výslovně by je zmínila.

55. Podle mého názoru je toto jediný výklad rozhodnutí, který respektuje zásady právní jasnosti a právní jistoty. Tyto dvě zásady spolu souvisí.

56. Zaprvé zásada právní jasnosti vyžaduje, aby akty přijaté unijními orgány – jako jsou rozhodnutí Komise ve věcech hospodářské soutěže – byly jasné a jednoznačné.

57. Zadruhé obecná zásada právní jistoty, která představuje základní zásadu unijního práva, zejména vyžaduje, aby „právní úprava byla jasná a přesná, tak aby jednotlivci mohli jednoznačně rozpoznat svá práva a povinnosti a postupovat podle toho“ [23].

58. V tomto ohledu Soudní dvůr již upřesnil, že požadavek právní jistoty je zvlášť přísný v případě unijní právní úpravy, která může mít finanční důsledky, tak aby bylo dotčeným osobám umožněno přesně se seznámit s rozsahem povinností, které jim tato úprava ukládá [24].

59. Tento výklad rozhodnutí je navíc nutný i proto, že výjimky – jako je ta v rozhodnutí, která vylučuje pouze nákladní vozidla pro vojenské použití – musí být vykládány restriktivně.

60. Domnívám se stejně jako okres Northeim, že rozhodnutí vložit poznámku pod čarou týkající se nákladních vozidel pro vojenské použití bezprostředně za popis nákladních vozidel, na která se rozhodnutí vztahuje, uvedený v bodě 5 odůvodnění, jasně ukazuje, že Komise měla za to, že speciální vozidla patří mezi výrobky, na něž se rozhodnutí vztahuje, a nemohou být klasifikována například jako „ostatní zboží prodávané členy kartelu“.

61. Kromě toho ze systematického srovnání s jinými částmi rozhodnutí rovněž vyplývá, že toto rozhodnutí se vztahuje rovněž na specializovaná vozidla (s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské použití).

62. Souhlasím s Komisí, že je důležité poukázat na to, že kartel, jehož se účastnila společnost Daimler, zahrnoval protisoutěžní ujednání týkající se ceníků s cenami brutto, v nichž byly uvedeny ceny různých konstrukčních částí, jakož i konfigurátorů nákladních vozidel, které tvořily samotný základ velkého počtu jednotlivých konfigurací vozidel. To bylo zdůrazněno rovněž v rozsudku Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) KZR 35/19 [25]. Vzhledem k tomu, že každé nákladní vozidlo bylo přizpůsobeno potřebám zákazníka, protisoutěžní jednání se tak týkalo právě i různých prvků a konstrukčních částí nákladních vozidel.

63. Dokumenty předložené Soudnímu dvoru, a zejména rozhodnutí, neobsahují nic, co by naznačovalo, že na rozdíl od jiných nákladních vozidel se kartel netýkal nákladních vozidel na svoz odpadu.

[23] – Rozsudek ze dne 3. června 2008, Intertanko a další (C-308/06, EU:C:2008:312, bod 69).

[24] – Viz rozsudek ze dne 8. března 2017, Euro Park Service (C-14/16, EU:C:2017:177, bod 38).

[25] – Tímto rozsudkem se budu zabývat v bodě 69 tohoto stanoviska.

64. Skutečnost, že nákladní vozidlo na svoz odpadu může obsahovat odlišné konstrukční části než nákladní vozidla určená k jinému použití, neznamená, že se již nejedná o nákladní vozidlo, a tím spíše neznamená, že se na něj nevztahuje rozhodnutí. Naproti tomu argumenty rakouské vlády a Komise, že většina vlastností a konstrukčních částí nákladních vozidel na svoz odpadu je v zásadě totožná s vlastnostmi a konstrukčními částmi jiných typů nákladních vozidel, jsou mnohem přesvědčivější.

65. Mechanismus dotčeného kartelu popsaný Komisí v bodech 27 a 28 odůvodnění rozhodnutí („Mechanismy stanovování cen a ceníky s cenami brutto“) a v bodech 46 až 60 odůvodnění („Popis jednání“) v tomto ohledu neumožňuje učinit závěr, že specializovaná vozidla jsou vyňata ze skupiny produktů, kterých se dotklo protiprávní jednání.

66. Z bodu 28 odůvodnění rozhodnutí vyplývá, že *ceníky s cenami brutto* používané dotčenými podniky zahrnovaly ceny *všech modelů* středně těžkých a těžkých nákladních vozidel a *všech továrních variant* (se specializovaným vybavením), které příslušný výrobce nabízel. Jak ostatně vyplývá z bodu 46 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, dotčené podniky si vyměňovaly ceníky s cenami brutto a *počítačové konfigurátory nákladních vozidel* obsahující *všechny modely a varianty*, které umožňovaly vypočítat cenami brutto pro jakýkoli typ nákladního vozidla. Dále se v bodě 48 odůvodnění rozhodnutí výslovně uvádí, že výměna konfigurátorů nákladních vozidel napomohla porovnávání vlastních nabídek s nabídkami konkurentů, takže z těchto konfigurátorů bylo možné vyčíst, které doplňky jsou kompatibilní se kterými nákladními vozidly a které varianty jsou součástí standardní nebo příplatkové výbavy. Z bodu 56 odůvodnění uvedeného rozhodnutí konečně vyplývá, že informace vyměňované mezi podniky, které porušily článek 101 SFEU, se týkaly buď základních modelů nákladních vozidel, nebo nákladních vozidel a dostupných variant (často to bylo uváděno samostatně v tabulkách, které si podniky vyměňovaly) [26].

67. Z dokumentů předložených Soudnímu dvoru, a zejména z rozhodnutí, vyplývá, že ceníky s cenami *brutto* a konfigurátory se týkaly dílů a konstrukčních částí, které se používají rovněž ve specializovaných vozidlech (jako jsou nákladní vozidla na svoz odpadu).

68. V důsledku toho byly součástí kartelu rovněž volitelné doplňky a varianty konfigurace, a proto se na ně rozhodnutí vztahovalo.

69. Souhlasím proto s Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr), který již měl příležitost rozhodnout právě o otázce, o kterou se jedná v projednávané věci, a který konstatoval [27], že v rozhodnutí není obsaženo nic, co by podporovalo závěr, že „specializovaná vozidla“ nepatří mezi produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání. Z bodů 28 a 46 až 48 odůvodnění uvedeného rozhodnutí naopak vyplývá, že dotčené protiprávní jednání se týkalo všech speciálních a standardních výbav a modelů a všech továrních variant nabízených příslušným výrobcem.

70. V bodě 34 tohoto rozsudku Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) v podstatě konstatoval, že odvolací soud se nedopustil nesprávného právního posouzení, když rozhodl, že příčinná souvislost zakládající odpovědnost za škodu existovala také v případě nákupu domíchávače

[26] – Bod 56 odůvodnění zní takto: „[s]chůzky zahrnující německé účastníky se staly formálnějšími a informace o nárůstu cen brutto, které nebyly veřejně dostupné, byly obvykle vloženy do tabulky rozdělené podle standardního modelu nákladního vozidla pro každého výrobce […] K těmto výměnám docházelo několikrát ročně […] Informace o budoucím navýšení cen brutto, které byly předmětem výměny, se týkaly buď pouze základních modelů nákladních vozidel, nebo nákladních vozidel a dostupných variant (často to bylo ve vyměňovaných tabulkách uváděno samostatně), přičemž předmětem výměny obvykle nebyly žádné ceny netto nebo jejich navýšení. Informace o zamýšleném budoucím navýšení cen brutto, jejichž výměna probíhala na úrovni německých dceřiných společností, byly v různém rozsahu předávány příslušnému ústředí.“

[27] – V bodech 34 a 35 rozsudku ze dne 23. září 2020, KZR 35/19, DE:BGH:2020:230920UKZR35.19.0.

betonu, dvou sklápěčů a valníku. Shledal rovněž, že odvolací soud z rozhodnutí správně dovodil, že kartelové dohody se na tato nákladní vozidla vztahovaly. Rozhodnutí, které je pro vnitrostátní soudy závazné, se dle svého znění vztahuje na nákladní vozidla o hmotnosti 6 až 16 tun a vyšší než 16 tun, a to v provedení sklápěč i tahač. Uvedený soud rozhodl, že z oblasti působnosti rozhodnutí jsou vyloučeny pouze nákladní vozidla pro vojenské použití, služby poskytované po prodeji, jiné služby a záruky pro nákladní vozidla a prodej ojetých nákladních vozidel nebo jakékoli jiné zboží nebo služby prodávané dotčenými podniky.

71. V bodě 35 tohoto rozsudku Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rovněž rozhodl, že v odvolání nebylo poukázáno na žádná tvrzení ani na žádné skutkové okolnosti, které by podporovaly argument, že tři výše uvedené typy nákladních vozidel bez nástaveb charakteristických pro sklápěč resp. domíchávač betonu, se liší od základních modelů či „referenčních typů“, na které se žalovaný podnik a vedlejší účastníci odvolávali a které byly v každém případě předmětem dohod o ceníkových cenách a tvořily přesný základ pro velký počet jednotlivých konfigurací vozidel. V důsledku toho také rozhodl, že argumenty podniků založené na žádosti o informace z roku 2015 jsou irelevantní.

72. Ke stejnému závěru navíc dospělo již několik dalších německých soudů. Konstatovaly, že na specializovaná vozidla, zejména na nákladní vozidla na svoz odpadu, se rozhodnutí vztahuje. Tyto vnitrostátní soudy prvního a druhého stupně po zjištění skutkového stavu předložily argumenty obdobné těm, které uvádím v tomto stanovisku, a tento závěr založily mimo jiné na následujících úvahách: i) znění rozhodnutí bylo podle jejich názoru jasné a nevylučovalo žádná specializovaná vozidla s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské použití; ii) kritériem stanoveným v rozhodnutí pro určení, zda konkrétní nákladní vozidlo spadá do oblasti jeho působnosti, je hmotnost tohoto vozidla; (iii) argumenty podniků, že rozhodnutí se nevztahuje na specializovaná vozidla, jako jsou hasičská vozidla, sklápěče, nákladní vozidla na míru (CTT) nebo nákladní vozidla na svoz odpadu, nemají ve znění rozhodnutí žádnou oporu; iv) pokud bylo v žádosti o informace z roku 2015 zmíněno, že se tato žádost nevztahuje na specializovaná vozidla, nebyl tento přístup v žádném případě převzat do samotného rozhodnutí; v) žalobci, kteří podali následné žaloby, bez ohledu na argumentaci podniků často ve skutečnosti od žalovaného podniku nezakoupili například hasičské vozidlo nebo sklápěč, ale podvozek nákladního automobilu, na který pak byly cizími podniky případně namontovány nástavbové díly hasičských vozidel [28].

73. Mám za to, že tyto argumenty německých soudů jsou přesvědčivé a přiměřeně použitelné i na nákladní vozidla na svoz odpadu. Ze skutečnosti, že podvozek je pro takové způsoby využití v zásadě totožný, přičemž hlavní rozdíly se týkají karoserie (nástavby) nákladního vozidla, totiž vyplývá, že v rozhodnutí nelze užitečným a přesným způsobem vymezit podkategorii „specializovaných vozidel“.

74. Proto vzhledem k tomu, že v rozhodnutí není uvedena žádná jiná výjimka ani omezení týkající se nákladních vozidel dotčených protiprávním jednáním, toto rozhodnutí se dle svého jasného a výslovného znění – rozhodnutí je založeno výslovně pouze na kritériu hmotnosti nákladního

[28] – Viz mimo jiné rozsudky Landgericht Stuttgart (Zemský soud ve Stuttgartu, Německo) ze dne 6. června 2019, 30 O 88/18 (bod 59 a násl. a citovaná judikatura; http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr= 28244), 30 O 124/18 (bod 58 a násl. a citovaná judikatura; http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr= 28238) a 30 O 38/17 (bod 77 a násl. a citovaná judikatura; http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr= 28241); rozsudek téhož vnitrostátního soudu ze dne 23. prosince 2019, 30 O 132/18 (bod 31 a násl. a citovaná judikatura), jakož i rozsudek Oberlandesgericht Stuttgart (Vrchní zemský soud ve Stuttgartu, Německo) ze dne 4. dubna 2019, 2 U 101/18 (bod 112 a násl. a citovaná judikatura).

vozidla – vztahuje na všechna středně těžká a těžká nákladní vozidla, s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské použití. V důsledku toho se vztahuje na specializovaná vozidla, a konkrétně na nákladní vozidla na svoz odpadu dotčená v původním řízení.

2) Kontext a předmět právní úpravy, jejíž součástí je sporné ustanovení

75. Jak je uvedeno v bodě 45 tohoto stanoviska, při výkladu rozhodnutí je rovněž namístě vzít do úvahy kontext, ve kterém se nachází, a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí.

76. Souhlasím s rakouskou vládou, že vyloučení specializovaných vozidel z oblasti působnosti rozhodnutí pouze proto, že podvozek používaný při výrobě těchto nákladních vozidel má dodatečné vybavení, není v souladu ani s obecnou systematikou, ani se smyslem či účelem rozhodnutí. Všechna nákladní vozidla, ať už se jedná o základní nákladní vozidla nebo nákladní vozidla se speciální karoserií, jsou v zásadě postavena na stejném podvozku. Standardní výbavou specializovaných vozidel používaných pro účely, jako je hašení požárů, svoz odpadu, odklízení sněhu nebo čištění ulic, je podvozek nákladního automobilu vyrobený dotčenými podniky.

3) Důvody, proč jsou nákladní vozidla pro vojenské použití vyloučena ze skupiny „dotčených produktů“

77. V rámci správního řízení a jednání směřujících k dosažení narovnání předložily podniky Komisi argumenty, podle nichž by nákladní vozidla pro vojenské použití měla být vyloučena z oblasti působnosti rozhodnutí. Komise tyto argumenty vzala v úvahu.

78. Je důležité zdůraznit, že nákladní vozidla pro vojenské použití jsou speciálně vybavena s ohledem na jejich použití, přičemž Komise, jak vysvětlila na jednání, nemohla s jistotou prokázat, že ceny nákladních vozidel pro vojenské použití byly založeny na cenách brutto, které byly předmětem výměny mezi podniky, nebo že konfigurátory, které byly rovněž předmětem této výměny, zahrnovaly tato nákladní vozidla pro vojenské použití.

79. Z toho vyplývá, že je zřejmé, proč bylo vhodné vyjmout nákladní vozidla pro vojenské použití (a pouze taková nákladní vozidla) z oblasti působnosti rozhodnutí.

80. Kromě toho považuji za důležité poukázat na to, že žádný z podniků nikdy v průběhu správního řízení netvrdil, že nákladní vozidla na svoz odpadu by měla být považována za vozidla, která jsou vyňata z kartelu.

c) Žádost o informace z roku 2015 není relevantní pro určení „produktů, kterých se dotklo protiprávní jednání“ uvedených v rozhodnutí Komise

81. Z článku 18 nařízení č. 1/2003 nazvaného „Žádosti o informace“ mimo jiné vyplývá, že „*[z]a účelem plnění povinností* svěřených jí tímto nařízením si může Komise prostou žádostí nebo rozhodnutím *vyžádat od podniků* […] *veškeré nezbytné informace*. […] Pokud Komise zasílá podniku […] prostou žádost o informace, *musí uvést právní základ a účel své žádosti* […]“.

82. Stejně jako rakouská vláda a Komise mám za to, že obsah žádosti o informace zaslané v rámci správního řízení nemůže mít za následek omezení rozsahu působnosti následného konečného rozhodnutí Komise, ani nemůže být použit k určení „produktů, kterých se dotklo protiprávní jednání“ v rozhodnutí Komise.

83. Jak uvedl Soudní dvůr, „žádost o informace představuje vyšetřovací opatření obecně používané v rámci fáze předběžného šetření, jež předchází oznámení námitek a jehož jediným účelem je umožnit Komisi shromáždit informace a dokumenty nezbytné k ověření reálnosti a rozsahu určité skutkové a právní situace“ [29]. Z výše uvedených bodů tohoto stanoviska je zřejmé, že účelem těchto žádostí není definovat nebo upřesnit produkty, kterých se týká protisoutěžní jednání, což lze učinit výhradně v oznámení námitek a v konečném rozhodnutí Komise. Jak bylo výslovně uvedeno v žádosti o informace z roku 2015, jejím cílem bylo pouze určit relevantní prodeje za účelem výpočtu pokuty s ohledem na posuzovací pravomoc Komise v tomto ohledu [30].

84. Existuje jasný rozdíl mezi zjišťováním skutkového stavu pro účely výpočtu pokuty na straně jedné a určováním rozsahu působnosti rozhodnutí Komise na straně druhé. Vzhledem k tomu, že společnosti Daimler, Iveco Magirus, TRATON a MAN se snaží tuto hranici rozostřit, je třeba tyto argumenty odmítnout.

85. Takové žádosti o informace mají za cíl získat dodatečné informace a zjevně nemohou Komisi bránit v užším nebo širším vymezení relevantního trhu, nebo, jinými slovy, typů „produktů, kterých se dotklo protiprávní jednání“. Ve skutečnosti se to může ukázat jako nezbytné právě s ohledem na odpovědi podniků na žádost o informace z roku 2015.

86. V této souvislosti je důležité uvést, že žádost o informace zaprvé není součástí rozhodnutí Komise a zadruhé není právním aktem Komise (jakožto unijní instituce), ale spíše procesní písemností vypracovanou týmem pracovníků (Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž) zabývajících se touto věcí. V projednávané věci je tedy pro účely určení rozměru a rozsahu protiprávního jednání irelevantní.

87. Rozhodnutí je naopak založeno na celém skutkovém stavu zjištěném ve správním řízení, představuje formální závěr tohoto řízení a je přijato Komisí jakožto unijním orgánem (sborem komisařů).

88. V článku 1 a bodě 5 odůvodnění rozhodnutí jsou jasně vymezeny produkty, které byly předmětem protisoutěžního jednání. Tyto produkty, kterých se dotklo protiprávní jednání, vymezila Komise na základě důkazů, které měla k dispozici.

89. Z uvedeného vyplývá, že pro účely určení, kterých produktů se dotklo protiprávní jednání, je relevantní pouze obsah uvedeného rozhodnutí.

d) Nezohlednění prodejů specializovaných vozidel při výpočtu pokuty nemá vliv na výše uvedený výklad

90. Na rozdíl od argumentů společností Daimler, MAN a Iveco Magirus nemá skutečnost, že Komise při výpočtu pokuty nezohlednila prodeje specializovaných vozidel, žádný vliv na můj výklad rozhodnutí.

[29] – Rozsudek ze dne 10. března 2016, HeidelbergCement v. Komise (C-247/14 P, EU:C:2016:149, bod 37).

[30] – Viz rozsudky ze dne 3. září 2009, Papierfabrik Koehler v. Komise (C-322/07 P, C-327/07 P a C-338/07 P, EU:C:2009:500, bod 112), a ze dne 19. prosince 2012, Heineken Nederland a Heineken v. Komise (C-452/11 P, nezveřejněný, EU:C:2012:829, bod 92).

91. Komise jako základ pro svůj výpočet použila prodeje, které podniky uvedly ve svých odpovědích na žádost o informace z roku 2015. Specializovaná vozidla byla z tohoto výpočtu vyloučena, i když ne zcela [31].

92. Jak je uvedeno v bodě 112 odůvodnění rozhodnutí, Komise použila bod 37 pokynů pro výpočet pokut [32], který jí umožňuje odchýlit se od metodiky uvedené v pokynech s cílem jednotně upravit podíl hodnoty prodejů každého podniku pro účely výpočtu proměnných a dodatečných částek pokut. Komise vysvětlila, že tak učinila v rámci své posuzovací pravomoci, mimo jiné z důvodů proporcionality. Hodnoty prodejů, které Komise použila, byly v důsledku toho v každém případě podstatně nižší než hodnoty prodejů, které byly skutečně přímo či nepřímo ovlivněny kartelem.

93. Hodnota prodejů je v zásadě jedním z ukazatelů, které Komise používá při výpočtu pokut (viz vysvětlení Komise ohledně této zásady v bodech 108 a 109 odůvodnění rozhodnutí), druhým je doba trvání protiprávního jednání [33].

94. Mám za to, že když Komise při stanovování hodnoty prodejů vyloučila specializovaná vozidla, jednala v tomto ohledu v rámci své posuzovací pravomoci [34]. Komise v případě všech dotčených podniků – a v jejich prospěch – jednotně zohlednila nižší hodnotu prodejů, než je maximální hodnota, z níž mohla v rámci své posuzovací pravomoci vycházet.

95. Obecně platí, že Komise při výpočtu pokut nevychází vždy výhradně z prodejů dotčených kartelem [35].

e) Postup při narovnání neznamená odlišný výklad

96. Na rozdíl od argumentů společností Daimler, MAN a Iveco Magirus, nemá skutečnost, že rozhodnutí bylo přijato v rámci postupu při narovnání, vliv na určení rozsahu protisoutěžního jednání.

97. Jak vyplývá z oznámení o postupu při narovnání [36], Komise s podniky dotčenými tímto postupem o otázce existence jednání v rozporu s právem hospodářské soutěže nevyjednává. Podniky spíše přiznávají svou účast na kartelu, která je v rozporu s článkem 101 SFEU, a svou odpovědnost v tomto ohledu. Pokud je na základě postupu při narovnání přijato rozhodnutí, sníží Komise výši pokuty uložené adresátům uvedeného rozhodnutí o 10 %.

[31] – Jak Komise vysvětlila na jednání, vzhledem k tomu, že účastníci řízení nebyli schopni z hodnoty prodejů zcela vyloučit prodej specializovaných vozidel, byla do této hodnoty v každém případě zahrnuta některá specializovaná vozidla. Dotčené podniky potvrdily, že tomu tak v určitých případech bylo, neboť to záviselo na přístupu každého podniku k získávání příslušných údajů a souviselo to s tím, jak snadné či obtížné bylo získat údaje o příslušných prodejích.

[32] – Pokyny pro výpočet pokut uložených podle čl. 23 odst. 2 písm. a) nařízení č. 1/2003 (Úř. věst. 2006, C 210, s. 2).

[33] – Komise bere rovněž v úvahu určitý počet ukazatelů, například povahu protiprávního jednání, kumulovaný podíl všech stran na trhu, zeměpisný rozsah protiprávního jednání, implementování či neimplementování protiprávního jednání. Viz body 19 až 26 pokynů pro výpočet pokut.

[34] – Viz rozsudek ze dne 28. června 2005, Dansk Rørindustri a další v. Komise (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P, EU:C:2005:408, bod 172).

[35] – Zaprvé Komise není povinna zohledňovat prodeje skutečně ovlivněné kartelem [rozsudek ze dne 11. července 2013, Team Relocations a další v. Komise (C-444/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:464, body 76 a 77)]. Zadruhé Komise není povinna zohledňovat všechny dotčené prodeje [rozsudek ze dne 14. března 2013, Dole Food a Dole Germany v. Komise (T-588/08, EU:T:2013:130, bod 620 a násl.); potvrzený v rámci opravného prostředku rozsudkem ze dne 19. března 2015, Dole Food a Dole Fresh Fruit Europe v. Komise (C-286/13 P, EU:C:2015:184, bod 150 a násl.)] a rozsudek ze dne 17. září 2014, Pilkington Group a další v. Komise (T-72/09, nezveřejněný, EU:T:2014:1094, bod 209 a násl.; kasační opravný prostředek podaný k Soudnímu dvoru byl zamítnut).

[36] – Oznámení Komise o postupu při narovnání s cílem přijmout rozhodnutí podle článků 7 a 23 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 v případech kartelů (Úř. věst. 2008, C 167, s. 1).

f) Předběžné závěry

98. Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že procesní pravidla, kterých se účastníci řízení dovolávají, mají stanovit postup, kterým by se měly Komise a zúčastněné strany řídit. Tato pravidla nemohou obecně – a v tomto ohledu ani v konkrétním případě ve věci v původním řízení – ovlivnit věcný rozsah protiprávního jednání zjištěného Komisí v Rozhodnutí.

g) Nákupy dotčených nákladních vozidel „na základě nabídkových řízení“ neznamenají odlišný výklad

99. Do protiprávního jednání, které Komise konstatovala v rozhodnutí, spadají i nákupy uskutečněné v rámci veřejných zakázek (nabídkových řízení), přinejmenším tehdy, pokud byli kupci nákladních vozidel veřejnoprávními subjekty. K protisoutěžnímu jednání došlo mimo jiné v rámci přípravy nabídkových řízení.

100. Jak podotkla rakouská vláda, kromě velkých soukromých přepravních společností jsou hlavními klienty nakupujícími nákladní vozidla, kterých se dotklo protiprávní jednání, veřejní zadavatelé (vozidla nakupují mimo jiné pro tyto účely: čištění silnic, odklízení sněhu, svoz odpadu, svoz odpadních vod, veřejná výstavba a další služby komunální údržby).

101. V rozhodnutí se nerozlišuje mezi přímým prodejem a prodejem uskutečněným na základě nabídkových řízení. Rozhodnutí vychází především z ceníků s cenami brutto a konfigurátorů a to ve vztahu ke všem prodejům – bez ohledu na to, zda se jednalo o přímý prodej nebo výsledek nabídkového řízení.

102. Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že formulace uvedené v rozhodnutí, které se týkají rozsahu protiprávního jednání a „produktů, kterých se dotklo protiprávní jednání“ jsou jasné – vztahují se rovněž na specializovaná vozidla (s výjimkou nákladních vozidel pro vojenské použití) a konkrétně na nákladní vozidla na svoz odpadu – a žádný z argumentů vznesených účastníky řízení nemá na tento závěr vliv.

III. Závěry

103. Navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžnou otázku položenou Landgericht Hannover (Zemský soud v Hannoveru, Německo) takto:

„Rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2016 – C(2016) 4673 final – týkající se řízení podle článku 101 [SFEU] a článku 53 Dohody o EHP (věc AT.39824 – Nákladní vozidla) musí být vykládáno v tom smyslu, že zjištění obsažená v tomto rozhodnutí zahrnují také specializovaná vozidla, a konkrétně nákladní vozidla na svoz odpadu.“