LAILA MEDINA
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2022. február 24.[1]

C-588/20. sz. ügy

Landkreis Northeim
kontra
Daimler AG;
az Iveco Magirus AG,
a TRATON SE, korábban MAN SE,
a MAN Truck & Bus AG,
a MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,
a Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG
résvételével

(a Landgericht Hannover [hannoveri regionális bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Verseny – Az EUMSZ 101. cikkel ellentétesnek nyilvánított magatartás által okozott kár megtérítése iránti kereset – Megállapodások, döntések és összehangolt magatartások – Jogsértést megállapító bizottsági határozat – Vitarendezési eljárás – A jogsértés által érintett termékek – Tehergépjárművek – Különleges célú járművek – Hulladékgyűjtő tehergépjárművek”

1. A Landgericht Hannover (hannoveri regionális bíróság, Németország) által benyújtott jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 101. cikk és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásban (AT.39824 – Tehergépjárművek ügy) a Bizottság által 2016. július 19-én hozott C(2016) 4673 final határozat[2] (a továbbiakban: határozat) értelmezésére vonatkozik. A Bizottság e határozatban az egy adott kartellügyre vonatkozó eddigi legmagasabb bírságot szabta ki: nevezetesen 2,93 milliárd euró (és összességében 3,81 milliárd euró[3]) összeget a tehergépjármű-gyártókra, amiért összejátszottak a tehergépjárművek árának mesterséges emelése és a szigorúbb kibocsátási szabályoknak való megfelelés költségeinek 14 éven keresztül történő áthárítása érdekében. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a Landkreis Northeim (Northeim közigazgatási járás, Németország, a továbbiakban: northeimi járás) és a Daimler AG (a továbbiakban: Daimler) között indított úgynevezett „származékos keresettel” összefüggésben

[1] Eredeti nyelv: angol.

[2] HL 2017. C 108., 6. o. A határozat összefoglalója nyilvánosan elérhető a következő címen: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0406%2801%29.

[3] A Bizottság az előbbi összeget szabta ki azokra a vállalkozásokra, amelyek a vitarendezés mellett döntöttek. Ezt követően 880 523 000 euró bírságot szabott ki a Scaniára, amely úgy döntött, hogy nem vitarendezéssel zárja le ezt a kartellügyet. A MAN teljes mentességet kapott a kartell létezésének feltárása miatt, így elkerülte a mintegy 1,2 milliárd eurós bírságot.

merült fel. A Landkreis Northeim a Daimlertől vásárolt hulladékgyűjtő tehergépjárművekkel kapcsolatban kártérítést követel a Daimlertől az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás (a továbbiakban: EGT-megállapodás) 53. cikke alapján tiltott magatartás által okozott kárért.

2. A kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt szeretné megtudni, hogy a határozatot úgy kell-e értelmezni, hogy a különleges célú járművek, különösen a hulladékgyűjtő tehergépjárművek az említett határozat alkalmazásában a „jogsértés által érintett termékek” fogalma alá tartoznak.

I. Az alapügy tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

3. 2006-ban és 2007-ben a Landkreis Northeim (amely egy közjogi intézmény) két háztartási hulladékgyűjtő tehergépjárművet vásárolt a Daimlertől 146 740,00 eurós, illetve 146 586,58 eurós áron, miután mindkét beszerzésre közbeszerzési eljárást írtak ki.

4. Az Európai Bizottság 2016. július 19-én vitarendezési eljárás keretében elfogadta a határozatot.

5. E határozatban a Bizottság megállapította, hogy több nemzetközi tehergépjármű-gyártó, köztük a Daimler, a MAN és az Iveco Magirus megsértette az EUMSZ 101. cikket és az EGT-megállapodás 53. cikkét. A jogsértés az Európai Gazdasági Térségben (EGT) a 6 és 16 tonna közötti tömegű tehergépjárművekre (közepes tehergépjárművek), valamint a 16 tonnánál nehezebb tehergépjárművekre (nehéz tehergépjárművek) alkalmazott árazásra és a bruttó áremelésekre vonatkozó összehangolt megállapodásokból állt, valamint az ilyen tehergépjárművekre vonatkozó EURO 3–6 szabványok által előírt szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó technológia bevezetésével járó költségek áthárításából. A jogsértés az EGT teljes területére kiterjedt, és 1997. január 17-től 2011. január 18-ig tartott (a továbbiakban: kartell).

6. A határozat elfogadását követően a Landkreis Northeim kártérítési keresetet nyújtott be a Daimler ellen a Landgericht Hannover (hannoveri regionális bíróság) előtt. E kereset a Daimler által folytatott versenyellenes magatartás miatt a Landkreist ért vagyoni kár megtérítésére irányul. Az említett kereset e vállalkozás tekintetében „származékos keresetnek” minősül (az EUMSZ 101. cikk és az EGT-megállapodás 53. cikkének megsértését megállapító végleges bizottsági határozatot követően nemzeti bíróság előtt benyújtott kártérítési kereset).

7. A Landkreis Northeim úgy véli, hogy a Daimlertől megvásárolt hulladékgyűjtő tehergépjárművek a határozatban szereplő „tehergépjármű” meghatározás hatálya alá tartoznak. Ez az álláspont az említett határozat szövegén alapul, amelynek alapján a különleges célú járművek nem tartoznak a kifejezett kivételek közé. [4]

8. Ezzel szemben a Daimler a kérdést előterjesztő bíróság előtt azzal érvel, hogy e hulladékgyűjtő tehergépjárművek nem tartoznak a határozat hatálya alá, mivel azok különleges célú járművek. Ennek alátámasztása érdekében arra hivatkozik, hogy a Bizottság e határozat előkészítése során a Daimlernek küldött 2015. június 30-i információkérésben (a továbbiakban: 2015. évi információkérés) pontosította a vizsgálata tárgyát, és ennek során közölte, hogy a „tehergépjármű” fogalma nem terjed ki a használt tehergépjárművekre, a különleges célú járművekre (például katonai célú járművekre, tűzoltóautókra), a továbbértékesített felépítményekre (úgynevezett „add-on”-okra), a vevőszolgálati tevékenységekre, valamint az egyéb szolgáltatásokra és garanciákra.

[4] Csak a katonai célú tehergépjárműveket zárják ki kifejezetten.

9. Ebben az összefüggésben és tekintettel az 1/2003/EK rendelet[5] 16. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményekre, amelyek szerint, ha a nemzeti bíróságok hoznak határozatot az EUMSZ 101. cikk vagy az EUMSZ 102. cikk hatálya alá tartozó olyan megállapodásokról, döntésekről vagy magatartásokról, amelyek már bizottsági határozat tárgyát képezik, nem hozhatnak a Bizottság által elfogadott határozattal ellentétes határozatot, a kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy mely termékek tartoznak az alapügy tárgyát képező kartell hatálya alá. Konkrétabban, tekintettel arra, hogy nemzeti szinten nem egységes az ítélkezési gyakorlat arra vonatkozóan, hogy a különleges célú járművek a határozatban meghatározott „tehergépjármű” fogalma alá tartoznak-e, a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy a hulladékgyűjtő tehergépjárművek az említett kartell által érintett termékek körén kívül esnek-e.

10. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt arra hivatkozik, hogy a Bizottság a határozat (5) preambulumbekezdésében egyfelől megállapította, hogy „[a] jogsértés által érintett termékek a 6 és 16 tonna közötti tömegű tehergépjárművek (közepes tehergépjárművek), valamint a 16 tonnánál nehezebb tehergépjárművek (nehéz tehergépjárművek), a merev és a vontató tehergépjárműként egyaránt”, másfelől kimondta, hogy a „katonai célú tehergépjárművek” nem tartoznak a határozat hatálya alá.

11. E körülmények között a kérdést előterjesztő bíróság egyrészt úgy véli, hogy a Bizottság által a jogsértéssel érintett termékek leírására használt megfogalmazás értelmezhető úgy, hogy az alapvetően csak a „szokásos” tehergépjárműveket – a katonai célúakat kivéve – foglalja magában, és így a különleges célú járművek – kifejezett említés hiányában – nem tartoznak a Bizottság által használt „tehergépjármű” fogalom alá, hanem az „egyéb termékek” fogalma alá tartoznak.[6]

12. Másrészt, e bíróság szerint ugyanez a megfogalmazás úgy is értelmezhető, hogy a „tehergépjármű” fogalma alatt mindenfajta tehergépjárművet, tehát – a katonai célú járművek kivételével – mindenfajta különleges célú járművet is érteni kell.

13. A kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak továbbá a 2015. évi információkérésnek a jogsértés által érintett termékek meghatározására gyakorolt hatását illetően. A kérdést előterjesztő bíróság különösen bizonytalan a tekintetben, hogy a Bizottság azon kijelentése, miszerint e megkeresés szempontjából a tehergépjármű fogalma nem terjed ki a használt tehergépjárművekre és a különleges célú járművekre (különösen katonai célú járművekre, tűzoltóautókra), azt jelenti-e, hogy a fenti utalás a különleges célú járművek csupán példálózó jellegű, nem pedig kimerítő felsorolását tartalmazza.

14. Végül a kérdést előterjesztő bíróság emlékeztet arra, hogy a határozatot olyan vitarendezési eljárás keretében fogadták el, amelyet a Bizottság az eljárásban részt vevő felek által hozzá benyújtott kérelmek alapján indított. Ebben az összefüggésben e bíróság bizonytalan annak hatását illetően, hogy a versenyellenes magatartás terjedelmét ilyen eljárás keretében határozzák meg.

[5] A[z] [EUMSZ 101. cikkben] és [az EUMSZ 102. cikkben] meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL 2003., L., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.).

[6] A határozat (5) preambulumbekezdése a következők szerint rendelkezik: „[a]z ügy nem érinti a tehergépjárművekkel kapcsolatos vevőszolgálati tevékenységeket, egyéb szolgáltatásokat és garanciákat, sem a használt tehergépjárművek, *egyéb termékek* vagy szolgáltatások határozat címzettjei általi *értékesítését*” (kiemelés tőlem).

15. E körülmények között a Landgericht Hannover (hannoveri regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 101. cikk és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásban (AT.39824 – „tehergépjárművek” ügy) [a Bizottság] által 2016. július 19-én hozott határozatot, hogy e bizottsági határozat megállapításainak hatálya a különleges célú gépjárművekre, különösen a hulladékgyűjtő gépjárművekre is kiterjed?”

16. A Landkreis Northeim, a Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co.KG (a továbbiakban: Schönmackers), a Daimler, a TRATON SE (korábban „MAN”), az Iveco Magirus, az osztrák kormány és a Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket. Valamennyi fél (az osztrák kormány kivételével) szóbeli észrevételeket is előterjesztett a Bíróság előtti tárgyaláson.

II. Értékelés

A. A felek érveinek rövid összefoglalása

17. A Landkreis Northeim először is azt állítja, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlan, mivel a Daimler nem élt az előírt határidőn belül a határozat elleni keresetindítási jogával a Törvényszék előtt, és ezért már nem kérdőjelezheti meg a határozat jogszerűségét azáltal, hogy a nemzeti bíróságok előtt az e határozatot végrehajtó nemzeti intézkedésekkel szemben keresetet indít. A nemzeti bíróságokat köti az uniós jogi aktus érvényessége, így a határozat érvényességével kapcsolatban már nem lehet előzetes döntéshozatal iránti kérelmet benyújtani.

18. A Schönmackers szerint – amely a Landkreis Northeim kérelmeinek támogatása végett avatkozott be az eljárásba – nem tűnik úgy, hogy a kérdést előterjesztő bíróság szükségesnek tartja az előterjesztett kérdés megválaszolását ahhoz, hogy az alapügyben felmerült jogvitát el tudja dönteni.

19. Másodlagosan, a Landkreis Northeim és a Schönmackers lényegében azzal érvel, hogy a Bizottság információkérése nem befolyásolja a határozat értelmezését.

20. Másodszor, a Landkreis Northeim és a Schönmackers úgy véli, hogy a határozatban semmi nem támasztja alá azt a következtetést, hogy a hulladékgyűjtő tehergépjárművek nem tartoznak e határozat hatálya alá.

21. A Landkreis Northeim szerint továbbá a tehergépjárművek és a különleges célú járművek egyaránt az (EU) 2018/858 rendelet[7] szerinti N jármű-kategóriába tartoznak. E megállapítást az is alátámasztja, hogy az (EU) 2019/631 rendelet[8] és az (EU) 2018/956 rendelet[9] hatálya az N kategóriát illetően alapvetően haszongépjárművekre terjed ki.

[7] A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o).

[8] Az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. április 17-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2019. L 111., 13. o.).

[9] Az új nehézgépjárművek CO_2-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről szóló, 2018. június 28-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 173., 1. o.).

22. A Landkreis Northeim továbbá azzal érvel, hogy a 2006/126/EK irányelv [10] 4. cikkéből kitűnik, hogy a járműkategóriák szerinti megkülönböztetés kizárólag a járművek tömegén, az e járműben szállítható személyek megengedett számán és azon alsó korhatáron alapul, amelytől kezdve egy személynek engedélyezhető a jármű vezetése.

23. Ezen túlmenően a Landkreis Northeim szerint a gépjárműveket és pótkocsijaikat tartalmazó, a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi közlekedési hivatal, Németország) által összeállított listából különösen kitűnik, hogy a hulladékgyűjtő tehergépjárművek a „tehergépjármű” kategóriába tartoznak. A hulladékgyűjtő jármű azon a listán „háztartási hulladékszállító tehergépjárműnek” minősül.

24. A Daimler – a MAN és az Iveco Magirus támogatásával – azt állítja, hogy a különleges célú járművek a határozat alkalmazásában nem minősülnek tehergépjárműnek.

25. E vállalkozások először is lényegében azzal érvelnek, hogy a köznyelv különbséget tesz a tehergépjárművek és a különleges célú járművek között, mivel a „tehergépjárművek” elsősorban áruszállításra tervezett és épített járműveket, a „különleges célú járművek” pedig meghatározott célra épített és felszerelt járműveket jelentenek. Másodszor, a Daimler, a MAN és az Iveco Magirus észrevételezi, hogy a másodlagos uniós jog különböző jogi aktusai meghatározzák és használják a „tehergépjármű” fogalmát. E vállalkozások szerint az uniós jogban szereplő meghatározás képezi a határozatban foglalt megállapítások alapját. Harmadszor, a Daimler, a MAN és az Iveco Magirus alapvetően úgy véli, hogy a határozat szövege egészében véve nem támasztja alá azt a következtetést, hogy a határozat a különleges célú járművekre is kiterjed. Negyedszer, a Daimler, a MAN és az Iveco Magirus szerint az alapügy tárgyát képező hulladékgyűjtő tehergépjárművek a rendeltetésük, a felszereltségük és a különleges jellemzőik miatt nem áruszállításra szolgálnak, hanem kifejezetten a hulladékágazatban való használatra készültek, és ezért nem tartoznak a határozat hatálya alá. Ötödször, az Iveco Magirus azt állítja, hogy a határozat címzettjei számára nem egyértelmű – és különösen nem nyilvánvaló –, hogy a nemzeti bíróság egy kártérítési perben tekintheti-e úgy, hogy a határozat a különleges célú járművekre is vonatkozik. Hatodszor, az Iveco Magirus lényegében arra hivatkozik, hogy az Európai Unió Alapjogi Chartája 47. cikkének első bekezdésében foglalt hatékony bírói jogvédelem elve megköveteli, hogy amennyiben a határozat tárgyi hatályát illetően kétségek merülnek fel, azt megszorítóan kell értelmezni, és ezért a különleges célú járművek e határozat alkalmazásában nem tekinthetők tehergépjárműnek.

26. Az osztrák kormány és a Bizottság alapvetően azt állítja, hogy a hulladékgyűjtő tehergépjárművek a kartell és a határozat hatálya alá tartozó termékek közé tartoznak.

B. Értékelés

1. Az elfogadhatóságról

27. A Landkreis Northeim, amely az alapügy felperese, és a Schönmackers lényegében arra hivatkozik, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés elfogadhatatlan.

28. Úgy vélem, hogy ezeket az érveket el kell utasítani.

[10] A vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 403., 18. o.).

29. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, ha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések az uniós jog értelmezésére vonatkoznak, a Bíróság – főszabály szerint – köteles határozatot hozni. [11]

30. A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság a Bizottság határozata alapján benyújtott származékos kártérítési kereset ügyében jár el. E határozatban a Bizottság megállapította, hogy több vállalkozás, köztük a Daimler, a MAN és az Iveco Magirus részt vett egy tehergépjármű-kartellben, és megsértette az EUMSZ 101. cikket és az EGT-megállapodás 53. cikkét. [12]

31. A kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra utaló végzésben kifejti, hogy az alapügy felperese (a Landkreis Northeim), amely két hulladékgyűjtő tehergépjárművet vásárolt, úgy véli, hogy e tehergépjárművek a jogsértés által érintett termékek közé tartoznak. Másfelől a Daimler a kérdést előterjesztő bíróság előtt arra hivatkozik, hogy e tehergépjárművek különleges célú járművek, és ezért nem tartoznak a határozat tárgyi hatálya alá.

32. Nyilvánvaló, hogy a kérdést előterjesztő bíróság bizonytalan a határozat helyes tárgyi hatályát illetően, és az alapügyben nem tudja eldönteni, hogy az említett két hulladékgyűjtő tehergépjármű a határozat hatálya alá tartozik-e vagy sem.

33. Ebből következik, hogy a határozat hatályának a kérdést előterjesztő bíróság által kért értelmezése szükséges ahhoz, hogy e bíróság megállapíthassa, hogy a kártérítési kereset megalapozott-e vagy sem.

34. Ami a Landkreis Northeimnak a jelen indítvány 17. pontjában szereplő érvelését illeti, elég arra utalni, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló végzésből kitűnik, hogy a Landkreis Northeim által a határozat alapján előterjesztett származékos kártérítési kereset tárgyában folyamatban lévő alapügynek a Daimler az egyik alperese, és a Daimler nem vitatja e határozat érvényességét a kérdést előterjesztő bíróság előtt.

35. Továbbá, szemben a Bizottságnak a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatások visszatéríttetését elrendelő határozataival, a kartell fennállását megállapító bizottsági határozat – mint a jelen ügybeli is – nem vonja maga után az e határozat végrehajtását célzó nemzeti intézkedések szükségességét.

36. Ebből következik, hogy jelen esetben kizárólag a határozat *értelmezéséről* van szó.

37. Végezetül, a Bíróságnak a versenyjog területén már kellett értelmeznie a Bizottság határozatait, mivel azok az EUMSZ 267. cikk értelmében valamely uniós intézmény jogi aktusainak minősülnek. [13]

[11] 2018. december 4-i Minister for Justice and Equality és Commissioner of An Garda Síochána ítélet (C-378/17, EU:C:2018:979, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[12] Lásd a jelen indítvány 5. pontját.

[13] Lásd: 2010. május 20-i Todaro Nunziatina & C. ítélet (C-138/09, EU:C:2010:291); 2019. június 13-i Copebi ítélet (C-505/18, EU:C:2019:500).

2. Az ügy érdeméről

a) Bevezetés

38. Először is, amint azt az uniós bíróság már kimondta, „az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése keretében a releváns piac előzetes meghatározása nem kötelező akkor, ha a vitatott megállapodás önmagában versenykorlátozó célra irányul, azaz, ha a Bizottság előzetes piacmeghatározás nélkül helytállóan arra az eredményre juthatott, hogy a szóban forgó megállapodás torzította a versenyt, és alkalmas volt arra, hogy érezhetően befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet. Különösen a legsúlyosabb, az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének a)–e) pontjában kifejezetten tiltott korlátozások esetéről van szó”.[14] Úgy vélem, hogy a fentiek mindenképp helytállóak az alapügyben szereplőhöz hasonló kartell vonatkozásában is.

39. A jelen ügyben nem vitatott, hogy a kartell az EGT területén a tehergépjárműveket érintő verseny akadályozását, korlátozását vagy torzítását célzó, az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése és az EGT-megállapodás 53. cikkének (1) bekezdése értelmében vett megállapodás és/vagy összehangolt magatartás összes jellemzőjével rendelkezett.[15]

40. Az uniós bíróságok azt is egyértelművé tették, hogy „az EUMSZ 101. cikk megsértését megállapító bizottsági határozat tárgyát képező piacot a kartell megállapodásai és tevékenységei határozzák meg”.[16]

41. Az uniós ítélkezési gyakorlatból ugyanis az következik, hogy „nem a Bizottság [választja] meg önkényesen az érintett piacot, hanem azon kartell tagjai, […] akik versenyellenes cselekményeiket szándékosan [az érintett] termékekre összpontosították”.[17]

42. A fenti megfontolások fényében és az előzetes döntéshozatali eljárás jellegére tekintettel a Bíróságnak nem feladata a jelen ügyben meghatározni az érintett termékpiacot, és azt sem kell vizsgálnia, hogy a Bizottság meghatározta-e az érintett termékpiacot.

43. A jelen ügyben a Bíróságnak a határozat hatályát kell értékelnie, azaz meg kell állapítania, hogy melyek a Bizottság által a határozatban megállapított „jogsértés által érintett” termékek. Különösen azt kell megvizsgálnia, hogy a határozatból következik-e, hogy a különleges célú járművek, különösen a hulladékgyűjtő tehergépjárművek a jogsértés által érintett termékek közé tartoznak.

44. Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy a „tehergépjármű” és a „különleges célú jármű” fogalmának több másodlagos uniós jogi aktusban (például a 97/27/EK irányelvben[18]) szereplő, a felek által hivatkozott különféle meghatározásai nem bírnak relevanciával, mivel a Bizottság a határozatban nem támaszkodott ilyen jogi aktusokra/fogalommeghatározásokra, és maga a

[14] 2016. június 28-i Portugal Telecom kontra Bizottság ítélet (T-208/13, EU:T:2016:368, 176. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; nem fellebbezték meg).

[15] Lásd a határozat (69) preambulumbekezdését. A határozat ellen nem nyújtottak be fellebbezést, így az jogerőre emelkedett.

[16] 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet (T-91/11, EU:T:2014:92, 131. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; a Bírósághoz benyújtott fellebbezést elutasították).

[17] 2005. június 15-i Tokai Carbon és társai kontra Bizottság ítélet (T-71/03, T-74/03, T-87/03 és T-91/03, nem tették közzé, EU:T:2005:220, 90. pont; a Bírósághoz benyújtott fellebbezést elutasították).

[18] A gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak tömegéről és méreteiről, valamint a 70/156/EGK irányelv módosításáról szóló, 1997. július 22-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1997. L 233., 31. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 19. kötet, 200. o.).

határozat tartalmazza a jogsértés által érintett termékek fogalmának saját meghatározását, a jelen ügy megítélése szempontjából pedig ennek van jelentősége. A Bíróságnak tehát kizárólag magának a határozatnak a konkrét fogalommeghatározásaira és szövegére kell alapoznia az indokolását.

b) A határozat hatálya

45. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint „[v]alamely [uniós] jogi előírás értelmezésekor nem csupán annak szövegét kell figyelembe venni, hanem összefüggéseit és az általa alkotott szabályozás céljait is”. [19]

46. A Bíróság azonban nem értelmezheti az említett rendelkezést annak világos és egyértelmű megfogalmazásával ellentétesen. [20]

1) A határozat szövege

47. Először is, az nem vitatott, hogy a „tehergépjármű” határozatban szereplő meghatározása megegyezik a kifogásközlésben szereplővel, az egyetlen különbség az, hogy a Bizottság a határozatban kifejezetten kizárta a katonai célú tehergépjárműveket (ellenkező esetben a vállalkozások feltehetően ezen az alapon éltek volna jogorvoslattal a határozat ellen).

48. A határozat 1. cikke a következőképpen rendelkezik: „[a]z EGT-ben a közepes és nehéz tehergépjárművekre alkalmazott árazásra és a bruttó áremelésekre vonatkozó összehangolt megállapodások; valamint a közepes és nehéz tehergépjárművekre vonatkozó EURO 3–6 szabványok által előírt szennyező anyag-kibocsátást szabályozó technológia bevezetésével járó költségek időzítése és áthárítása révén a következő vállalkozások a feltüntetett időszakokban megsértették az EUMSZ 101. cikket és az EGT-megállapodás 53. cikkét: […] c) Daimler AG, 1997. január 17-től 2011. január 18-ig” (a továbbiakban: jogsértés).

49. Az 1. cikket az említett határozat (5) preambulumbekezdésével összefüggésben kell értelmezni.

50. Az (5) preambulumbekezdés a következőképpen szól: „[a] jogsértés által érintett termékek a 6 és 16 tonna közötti tömegű tehergépjárművek (közepes tehergépjárművek), valamint a 16 tonnánál nehezebb tehergépjárművek (nehéz tehergépjárművek), a merev és a vontató tehergépjárműként egyaránt (a továbbiakban a közepes és nehéz tehergépjárművek együttesen: tehergépjárművek). [Az ide fűzött 5. lábjegyzet így szól: „[a] katonai célú tehergépjárművek kivételével”.] Az ügy nem érinti a tehergépjárművekkel kapcsolatos vevőszolgálati tevékenységeket, egyéb szolgáltatásokat és garanciákat, sem a használt tehergépjárművek, egyéb termékek vagy szolgáltatások határozat címzettjei általi értékesítését”.

51. A határozat megfogalmazásából egyértelműen kiderül, hogy az *valamennyi* közepes és nehéz tehergépjármű értékesítésére vonatkozik, függetlenül attól, hogy merev vagy vontató tehergépjárműről van-e szó. [21]

[19] Lásd: a 2005. június 7-i VEMW és társai ítélet (C-17/03, EU:C:2005:362, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[20] Lásd e tekintetben: 2010. július 15-i Bizottság kontra Egyesült Királyság ítélet (C-582/08, EU:C:2010:429, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[21] Lásd még ugyanezen bizottsági határozat vonatkozásában: 2019. július 29-i Tibor-Trans ítélet (C-451/18, EU:C:2019:635, 8. pont);2021. október 6-i Sumal ítélet (C-882/19, EU:C:2021:800). Lásd még: Rantos főtanácsnoknak a folyamatban lévő Volvo és DAF Trucks ügyre vonatkozó indítványa (C-267/20, EU:C:2021:884).

52. A határozat szövege *csak a katonai célú tehergépjárműveket* zárja ki kifejezetten. A katonai célú tehergépjárműveken felül a határozat nem terjed ki a tehergépjárművekkel kapcsolatos vevőszolgálati tevékenységekre, egyéb szolgáltatásokra és garanciákra, sem a használt tehergépjárművek, egyéb termékek vagy szolgáltatások [22] határozat címzettjei általi értékesítésére.

53. Ami a különleges célú járműveket illeti, mivel a határozat csak a katonai célú tehergépjárműveket zárja ki a hatálya alól, úgy kell tekinteni, hogy annak hatálya kiterjed minden 6 és 16 tonna közötti tömegű, valamint 16 tonnánál nehezebb tehergépjárműre, beleértve a különleges célú járműveket is (amelyek alól az egyetlen kivételt a katonai célú tehergépjárművek képezik).

54. Ha a Bizottság más típusú tehergépjárműveket, például a hulladékgyűjtő tehergépjárműveket is ki kívánta volna zárni a határozat hatálya alól, akkor azokat kifejezetten megemlítette volna.

55. Véleményem szerint ez a határozat egyetlen olyan olvasata, amely tiszteletben tartja a jogi egyértelműség és a jogbiztonság elvét. E két elv kéz a kézben jár.

56. Először is, a jogi egyértelműség elve megköveteli, hogy az uniós intézmények által elfogadott jogi aktusok – például a Bizottság versenyjogi ügyekben hozott határozatai – világosak és egyértelműek legyenek.

57. Másodszor, a jogbiztonság általános elve, amely az uniós jog alapvető elvének minősül, különösen megköveteli, hogy „a szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve azt, hogy a jogalanyok egyértelműen megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járjanak el”. [23]

58. E tekintetben a Bíróság már megállapította, hogy a jogbiztonság e követelményének még szigorúbban kell érvényesülnie a pénzügyi következményekkel járó szabályok esetén annak érdekében, hogy az érintettek pontosan megismerhessék a rájuk rótt kötelezettségek mértékét. [24]

59. A határozatnak ez az értelmezése egyébként azért is indokolt, mert a kivételeket – például a határozatban szereplőt, amely kizárólag a katonai célú tehergépjárműveket zárja ki – szigorúan kell értelmezni.

60. A Landkreis Northeimhoz hasonlóan én is úgy vélem, hogy az a döntés, hogy a katonai célú tehergépjárművekre vonatkozó lábjegyzetet közvetlenül a határozat hatálya alá tartozó tehergépjárműveknek a határozat (5) preambulumbekezdésében szereplő leírása után illesztették be, egyértelműen azt mutatja, hogy a Bizottság megítélése szerint a különleges célú járművek a határozat hatálya alá tartozó termékek közé tartoznak, és nem sorolhatók például a „kartell tagjai által értékesített egyéb termékek” közé.

61. Ezenfelül a határozat más rendelkezéseivel való rendszertani összehasonlításból szintén az következik, hogy e határozat (a katonai célú tehergépjárművek kivételével) a különleges célú járművekre is kiterjed.

[22] Amint azt a Bizottság a tárgyaláson kifejtette, az „egyéb termékek vagy szolgáltatások” kifejezéssel csupán az volt a szándéka, hogy lefedjen minden olyan dolgot, amely nem tehergépjármű. Az érintett vállalkozások némelyike, mint például a Renault, ugyanis nagy számban gyárt személygépkocsikat, és ezeket a járműveket egyértelműen ki kellett zárni a határozat hatálya alól.

[23] 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet (C-308/06, EU:C:2008:312, 69. pont).

[24] Lásd: 2017. március 8-i Euro Park Service ítélet (C-14/16, EU:C:2017:177, 38. pont).

62. Egyetértek a Bizottsággal abban, hogy lényeges rámutatni, hogy a kartell, amelyben a Daimler részt vett, a különböző alkatrészek árait feltüntető bruttó árlistákra, valamint a tehergépjármű-konfigurátorokra vonatkozó versenyellenes megállapodásokat is magában foglalt, amelyek számos egyedi járműkonfiguráció alapját képezték. Erre a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) is rámutatott a KZR 35/19. sz. ítéletében. [25] Mivel minden egyes tehergépjármű az ügyfél igényeihez igazodott, a versenyellenes magatartás a tehergépjárművek különböző elemeire és alkatrészeire ugyanúgy vonatkozott.

63. A Bíróság rendelkezésére álló iratokban, különösen pedig a határozatban semmi nem utal arra, hogy a többi tehergépjárművel ellentétben a hulladékgyűjtő tehergépjárművek ne lettek volna érintettek a kartell által.

64. Az a körülmény, hogy egy hulladékgyűjtő tehergépjármű tartalmazhat olyan alkatrészeket, amelyek eltérnek a más célra szánt tehergépjárművek alkatrészeitől, nem jelenti azt, hogy az többé már nem minősül tehergépjárműnek, és még kevésbé azt, hogy nem tartozik a határozat hatálya alá. Ezzel szemben sokkal meggyőzőbbek az osztrák kormány és a Bizottság érvei, amelyek szerint a hulladékgyűjtő tehergépjárművek jellemzőinek és alkatrészeinek többsége főszabály szerint azonos a más típusú tehergépjárművekével.

65. E tekintetben a szóban forgó kartellnek a Bizottság által a határozat (27) és (28) preambulumbekezdésében („Ármegállapítási mechanizmusok és bruttó árlisták”), valamint (46)–(60) preambulumbekezdésében („A magatartás leírása”) leírt mechanizmusa alapján nem vonható le az a következtetés, hogy a különleges célú járművek nem tartoznak a jogsértés által érintett termékek közé.

66. A határozat (28) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az érintett vállalkozások által használt *bruttó árlisták* a közepes és nehéz tehergépjárművek *összes modelljének*, *valamint* az adott gyártó által kínált *valamennyi gyárilag felszerelt* (különleges felszerelésre vonatkozó) *opciónak* az árát tartalmazzák. Ezen túlmenően, amint az a határozat (46) preambulumbekezdéséből kitűnik, az érintett vállalkozások bruttó árlistákat és *számítógépesített tehergépjármű-konfigurátorokat* osztottak meg egymással, amelyek *minden modellt és opciót* tartalmaztak, és amelyek lehetővé tették a bruttó árak kiszámítását *bármely tehergépjármű-típusra*. A határozat (48) preambulumbekezdése továbbá kifejezetten utal arra, hogy a tehergépjármű-konfigurátorok megosztása segítette a saját ajánlatok és a versenytársak ajánlatainak összehasonlítását, így ezekből a konfigurátorokból megállapítható volt, hogy mely extrák mely tehergépjárművekkel kompatibilisek, és mely opciók tartoznak az alapfelszereltséghez vagy az extrafelszereltséghez. Végül a határozat (56) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a vállalkozások között az EUMSZ 101. cikket sértő módon kicserélt információk vagy a tehergépjárművek alapmodelljeire, vagy a tehergépjárművekre és a rendelkezésre álló opciókra vonatkoztak (ezt gyakran külön jelezték a vállalkozások között kicserélt táblázatokban). [26]

[25] Ezzel az ítélettel a jelen indítvány 69. pontjában foglalkozom.

[26] Az (56) preambulumbekezdés a következőképpen szól: „a Németország szintjén tartott találkozók egyre formálisabbá váltak, és a bruttó áremelkedéssel kapcsolatos, a nyilvánosság számára nem elérhető információkat általában egy táblázatba illesztették be, amelyet az egyes gyártók szabvány tehergépjármű-modelljei szerint osztottak fel […] Ezekre az egyeztetésekre évente több alkalommal is sor került […] A jövőbeli bruttó áremelkedéssel kapcsolatos, kicserélt információk vagy csak a tehergépjárművek alapmodelljeire, vagy a tehergépjárművekre és a rendelkezésre álló opciókra vonatkoztak (ezt gyakran külön jelezték a kicserélt táblázatokban), és jellemzően nem osztottak meg egymással nettó árakat vagy nettó áremelkedéseket. A német leányvállalatok szintjén egyeztetett, a tervezett jövőbeli bruttó áremelésekre vonatkozó információkat eltérő mértékben továbbították az érintett anyavállalatoknak.”

67. Az ügy irataiból, különösen pedig a határozatból az következik, hogy a bruttó árlisták és a konfigurátorok olyan részegységekre és alkatrészekre is vonatkoztak, amelyeket különleges célú járműveken (például hulladékgyűjtő tehergépjárműveken) is használnak.

68. Következésképpen az opcionális extrák és a konfigurációs lehetőségek is a kartell részét képezték, és ezért a határozat hatálya alá tartoztak.

69. Ezért egyetértek a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) álláspontjával, amelynek már volt lehetősége éppen a jelen ügy tárgyát képező kérdésben dönteni, és amely úgy ítélte meg,[27] hogy a határozat semmilyen olyan elemet nem tartalmaz, amelyből arra lehetne következtetni, hogy a „különleges célú járművek" kívül esnek a jogsértés által érintett termékek körén. Ezzel szemben az említett határozat (28) és (46)–(48) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a szóban forgó jogsértés az adott gyártó által kínált valamennyi különleges és szabvány felszerelésre és modellre, valamint valamennyi gyárilag felszerelt opcióra vonatkozott.

70. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ezen ítélet 34. pontjában alapvetően úgy ítélte meg, hogy a fellebbviteli bíróság nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor egy betonkeverő tehergépjármű, két dömper és egy platós teherautó vásárlása tekintetében szintén megállapította a kártérítési felelősséget megalapozó ok-okozati összefüggés fennállását. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) azt is megállapította, hogy a fellebbviteli bíróság helyesen nem következtetett a határozatból arra, hogy e tehergépjárművek nem tartoznak a kartellmegállapodások hatálya alá. A nemzeti bíróságokra kötelező határozat szerint a 6 és 16 tonna közötti tömegű, valamint a 16 tonnánál nehezebb tehergépjárművek, a merev és a vontató tehergépjárművek egyaránt a határozat hatálya alá tartoznak. Úgy ítélte meg, hogy a határozat hatálya alól kizárólag a katonai célú tehergépjárművek, a vevőszolgálati tevékenységek, egyéb szolgáltatások és garanciák, valamint az érintett vállalkozások által értékesített használt tehergépjárművek, egyéb termékek vagy szolgáltatások kerültek kizárásra.

71. Ezen ítélet 35. pontjában a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) azt is megállapította, hogy a fellebbezés nem tartalmazott olyan előadást vagy tényállítást, amelyek alátámasztanák azt az érvet, amely szerint a fenti három tehergépjármű-típus – a dömperekre vagy betonkeverő tehergépjárművekre jellemző felépítmények nélkül – különbözne azoktól az alapmodellektől vagy „referenciatípusoktól", amelyekre az alperes vállalkozás és a beavatkozók hivatkoztak, és amelyek mindenesetre a listaár-megállapodások tárgyát képezték, és konkrétan számos egyedi járműkonfiguráció alapját képezték. Ennek eredményeképpen a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) azt is megállapította, hogy a vállalkozásoknak a 2015. évi információkérésre alapozott érvei nem relevánsak.

72. Ezenkívül már több más német bíróság is ugyanerre a következtetésre jutott. Úgy ítélték meg, hogy a különleges célú járművek, különösen a hulladékgyűjtő tehergépjárművek, a határozat hatálya alá tartoznak. Ezen első- és másodfokú nemzeti bíróságok a tényállás megállapítását követően a jelen indítványban általam kifejtettekkel analóg érveket hoztak fel, és e következtetéseiket többek között a következő megfontolásokra alapították: i. véleményük szerint a határozat szövege egyértelmű volt, és a katonai célú tehergépjárművek kivételével nem zárt ki semmilyen különleges célú járművet; ii. a határozatban a tömeg szolgált annak meghatározása feltételeként, hogy egy adott tehergépjármű a határozat hatálya alá tartozik-e; iii. a határozat szövege nem támasztotta alá a vállalkozások azon érveit, hogy a különleges célú járművek – mint például a tűzoltóautók, a dömperek, a Custom Tailored Trucks („testre szabott"

[27] A 2020. szeptember 23-i ítéletének 34. és 35. pontjában, KZR 35/19, DE:BGH:2020:230920UKZR35.19.0.

tehergépjárművek, CTT-k) vagy a hulladékgyűjtő tehergépjárművek – nem tartoznak a határozat hatálya alá; iv. amennyiben a 2015. évi információkérés tartalmazta, hogy a megkeresés nem vonatkozik a különleges célú járművekre, e megközelítést mindenesetre maga a határozat nem ismételte meg; v. függetlenül a vállalkozások érvelésétől, a származékos keresetek felperesei számos esetben nem is tűzoltóautót vagy dömpert, hanem inkább egy tehergépjármű-alvázat vásároltak az alperes vállalkozástól, amelyre aztán adott esetben harmadik vállalkozások szerelték fel a tűzoltó felépítményrészeket.[28]

73. Úgy vélem, hogy a német bíróságok ezen érvei meggyőzőek, és értelemszerűen alkalmazhatók a hulladékgyűjtő tehergépjárművekre is. Mivel ugyanis az alváz nagyjából azonos az ilyen célú felhasználások esetében, a fő különbségek a tehergépjármű karosszériájában (felépítményében) érhetők tetten, amiből az következik, hogy a határozatban nem lehetséges a „különleges célú járművek” alkategóriájának hasznos és pontos meghatározása.

74. Mivel tehát a határozat nem említ semmilyen más kivételt vagy korlátozást a jogsértés hatálya alá tartozó tehergépjárművek tekintetében, az e határozatban – amely kifejezetten csak a tehergépjármű tömegének kritériumát veszi alapul – szereplő világos és egyértelmű megfogalmazás a katonai célú tehergépjárművek kivételével valamennyi közepes és nehéz tehergépjárművet magában foglalja. Következésképpen a határozat a különleges célú tehergépjárművekre, különösen pedig az alapügy tárgyát képező hulladékgyűjtő tehergépjárművekre is kiterjed.

2) A szövegkörnyezet és azon szabályozás célkitűzései, amelynek az érintett rendelkezés a részét képezi

75. Amint azt a jelen indítvány 45. pontjában említettem, a határozat értelmezéséhez a szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az a részét képezi.

76. Egyetértek az osztrák kormánnyal abban, hogy a különleges célú járművek kizárása a határozat hatálya alól pusztán azért, mert az ilyen tehergépjárművek gyártásához használt alvázat kiegészítő felszereléssel látták el, sem a határozat általános rendszerének, sem a szellemének vagy céljának nem felel meg. Főszabály szerint ugyanis minden tehergépjármű – akár alap tehergépjárműről, akár különleges karosszériával ellátott tehergépjárműről van szó – ugyanarra az alvázra épül. Az érintett vállalkozások által gyártott tehergépjármű-alváz szabványfelszerelésnek számít az olyan célokra használt különleges járművek esetében, mint a tűzoltás, a hulladékgyűjtés, a hóeltakarítás vagy az úttisztítás.

[28] Lásd többek között: a Landgericht Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság, Németország) 2019. június 6-i 30 O 88/18. sz. ítélete (59. és azt követő pontok, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat; http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28244), 30 O 124/18. sz. ítélete (58. és azt követő pontok, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat; http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28238), és 30 O 38/17. sz. ítélete (77. és azt követő pontok, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat; http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28241); ugyanezen nemzeti bíróság 2019. december 23-i 30 O 132/18. sz. ítélete (31. és azt követő pontok, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat), valamint az Oberlandesgericht Stuttgart (stuttgarti regionális felsőbíróság, Németország) 2019. április 4-i 2 U 101/18. sz. ítélete (112. és azt követő pontok, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

3) Annak oka, hogy a katonai célú tehergépjárművek nem tartoznak az „érintett termékek” közé

77. A közigazgatási eljárás, valamint a vitarendezés érdekében folytatott tárgyalások során a vállalkozások arra vonatkozó érveket terjesztettek a Bizottság elé, hogy a katonai célú tehergépjárműveket ki kell zárni a határozat hatálya alól. A Bizottság figyelembe vette ezeket az érveket.

78. Fontos hangsúlyozni, hogy a katonai célú tehergépjárművek a használatukra tekintettel különleges felszereltséggel rendelkeznek, és amint azt a Bizottság a tárgyaláson kifejtette, nem tudta teljes bizonyossággal megállapítani, hogy a katonai célú tehergépjárművek árai a vállalkozások között egyeztetett bruttó árakon alapulnak, vagy hogy az egymással szintén megosztott konfigurátorok az ilyen katonai célú tehergépjárműveket is magukban foglalják.

79. Ebből egyértelműen következik, hogy miért volt helyénvaló kizárni a katonai célú tehergépjárművet (és csakis e tehergépjárműveket) a határozat hatálya alól.

80. Ezenkívül fontosnak tartom kiemelni, hogy az egész közigazgatási eljárás során egyetlen vállalkozás sem hivatkozott arra, hogy a hulladékgyűjtő tehergépjárműveket a kartellből kizártnak kellene tekinteni.

c) A 2015. évi információkérés nem releváns a „jogsértés által érintett termékek” bizottsági határozatban történő meghatározása szempontjából

81. Az 1/2003 rendelet „Információkérés” címet viselő 18. cikkéből többek között az következik, hogy „[a] Bizottság az e rendeletben ráruházott *feladatok teljesítése érdekében* egyszerű kérelem vagy határozat formájában *felkérheti a vállalkozásokat […], hogy nyújtsanak be minden szükséges információt*. Az egyszerű információkérésnek a vállalkozás […] részére történő megküldésekor a Bizottság *közli a kérelem jogalapját és célját*, […].”

82. Az osztrák kormányhoz és a Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy a közigazgatási eljárás keretében megküldött információkérésben foglaltak nem eredményezhetik a Bizottság későbbi, végleges határozata hatályának korlátozását, és a „jogsértés által érintett termékek” bizottsági határozatban való meghatározására sem használhatók fel.

83. Amint azt a Bíróság megállapította, „az információkérés olyan vizsgálati intézkedésnek minősül, amelyet általában a kifogásközlést megelőző vizsgálati szakaszban alkalmaznak, és amelynek kizárólag az a célja, hogy a Bizottság számára lehetővé tegye egy meghatározott ténybeli és jogi helyzet tényleges fennállásának és hatókörének megállapításához szükséges információk és dokumentumok összegyűjtését”.[29] A jelen indítvány fenti pontjaiból világosan kitűnik, hogy ezen információkérések nem a versenyellenes magatartás által érintett termékek meghatározására vagy pontosítására irányulnak, mivel e műveletek a Bizottság kifogásközlésére és végleges határozatára vannak fenntartva. Amint azt a 2015. évi információkérés kifejezetten megjelölte, az abban foglaltak kizárólag a bírság kiszámítása szempontjából releváns értékesítések meghatározására irányultak, a Bizottság e tekintetben fennálló mérlegelési jogkörére tekintettel.[30]

[29] 2016. március 10-i HeidelbergCement kontra Bizottság ítélet (C-247/14 P, EU:C:2016:149, 37. pont).

[30] Lásd: 2009. szeptember 3-i Papierfabrik Koehler kontra Bizottság ítélet (C-322/07 P, C-327/07 P és C-338/07 P, EU:C:2009:500, 112. pont); 2012. december 19-i Heineken Nederland és Heineken kontra Bizottság ítélet (C-452/11 P, nem tették közzé, EU:C:2012:829, 92. pont).

84. Egyértelmű különbség van egyfelől a bírságkiszámítás céljából történő tényfeltárás, másfelől a bizottsági határozat hatályának meghatározása között. Mivel a Daimler, az Iveco Magirus, a TRATON és a MAN e határvonal elmosására törekszik, ezeket az érveket el kell utasítani.

85. Az ilyen információkérések további információk megszerzésére irányulnak, és nyilvánvalóan nem akadályozhatják meg a Bizottságot abban, hogy az érintett piacot, vagy más szóval a „jogsértés által érintett termékek” típusait akár szűkebben, akár tágabban határozza meg. Ez ugyanis éppen a vállalkozások által a 2015. évi információkérésre adott válaszok alapján válhat indokolttá.

86. Ebben az összefüggésben fontos megjegyezni, hogy az információkérés egyrészt nem képezi a bizottsági határozat részét, másrészt nem a Bizottság (mint uniós intézmény) jogi aktusa, hanem (a Versenypolitikai Főigazgatóságon belül) az üggyel foglalkozó csoport által készített eljárási dokumentum. A jelen ügyben ezért a jogsértés mértékének és hatókörének meghatározása szempontjából nem bír jelentőséggel.

87. Ezzel szemben a határozat a közigazgatási eljárás során feltárt tényálláson alapul, az eljárás hivatalos lezárását képezi, és azt a Bizottság mint uniós intézmény (a biztosi testület) fogadja el.

88. A határozat az 1. cikkében és az (5) preambulumbekezdésében egyértelműen meghatározta azokat a termékeket, amelyek a versenyellenes magatartás tárgyát képezték. A Bizottság a rendelkezésére álló bizonyítékok alapján határozta meg a jogsértés által érintett termékeket.

89. Ebből következik, hogy kizárólag e határozat tartalma releváns annak megállapítása szempontjából, hogy mely termékeket érinti a jogsértés.

d) A különleges célú járművek értékesítésének figyelmen kívül hagyása a bírság kiszámításakor nem befolyásolja a fenti értelmezést

90. A Daimler, a MAN és az Iveco Magirus érveivel ellentétben az a körülmény, hogy a Bizottság a bírság kiszámításakor nem vette figyelembe a különleges célú járművek értékesítéseit, nem befolyásolja a határozatra vonatkozó értelmezésemet.

91. A Bizottság a számításai során a vállalkozások által a 2015. évi információkérésre adott válaszokban bejelentett eladásokat vette alapul. A különleges célú járműveket kizárták ebből a számításból, habár nem teljesen.[31]

92. Amint az a határozat (112) preambulumbekezdésében szerepel, a Bizottság alkalmazta a bírságkiszabási iránymutatás[32] 37. pontját, amely lehetővé teszi számára, hogy eltérjen az iránymutatás módszertanától, és hogy a változó összegű, illetve kiegészítő bírságok kiszámítása céljából az egyes vállalkozások általi eladások értékének arányát egységesen kiigazítsa. A Bizottság kifejtette, hogy mérlegelési jogkörének keretében, többek között arányossági okokból járt el így. A Bizottság által használt eladási értékek így mindenesetre lényegesen alacsonyabbak voltak, mint a kartell által ténylegesen – közvetlenül vagy közvetve – érintett eladások értéke.

[31] Amint azt a Bizottság a tárgyaláson kifejtette, egyes különleges célú járműveket mindenesetre beleszámítottak az eladások értékébe, mivel a felek nem tudták teljesen kizárni a különleges célú járművek értékesítését ezekből az értékekből. Az érintett vállalkozások megerősítették, hogy ez így volt bizonyos esetekben, mivel ez attól függött, hogy az adott vállalkozás miként viszonyult a vonatkozó adatok megszerzéséhez, és hogy mennyire volt könnyű vagy nehéz kinyernie a releváns eladásokra vonatkozó adatokat.

[32] Az 1/2003/EK rendelet 23. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján kiszabott bírságok megállapításáról szóló iránymutatás (HL 2006. C 210., 2. o.).

93. Főszabály szerint az eladások értéke az egyik olyan tényező, amelyet a Bizottság a bírságok kiszámításánál figyelembe vesz (lásd a Bizottság ezen elvre vonatkozó, a határozat (108) és (109) preambulumbekezdésében található magyarázatát), a másik pedig a jogsértés időtartama.[33]

94. Úgy vélem, hogy a Bizottság e tekintetben mérlegelési jogkörén belül járt el,[34] amikor az eladások értékének megállapításakor kizárta a különleges célú járműveket. A Bizottság valamennyi érintett vállalkozás esetében – e vállalkozások javára – egységesen a mérlegelési jogkörében megállapítható legmagasabb összegnél alacsonyabb összegben állapította meg az eladások értékét.

95. Általános szabályként a Bizottság a bírságok összegének kiszámításakor nem mindig teljes mértékben a kartell által érintett eladásokat veszi alapul.[35]

e) A vitarendezési eljárás nem von maga után eltérő értelmezést

96. A Daimler, a MAN és az Iveco Magirus érveivel ellentétben az a tény, hogy a határozatot vitarendezési eljárás keretében fogadták el, nem befolyásolja a versenyellenes magatartás terjedelmének meghatározását.

97. Amint az a vitarendezési közleményből[36] kitűnik, a Bizottság nem tárgyalja a versenyjog megsértésének kérdését a vitarendezési eljárásban érintett vállalkozásokkal. A vállalkozások ehelyett elismerik az EUMSZ 101. cikkel ellentétes kartellben való részvételüket és az ezzel kapcsolatos felelősségüket. Ha egy határozatot vitarendezési eljárás eredményeként fogadnak el, a Bizottság 10%-kal csökkenti a határozat címzettjeivel szemben kiszabott bírság összegét.

f) Előzetes következtetés

98. A fenti megfontolások összességéből az következik, hogy a felek által hivatkozott eljárási szabályok a Bizottság és az érintett felek által követendő eljárást hivatottak meghatározni. E szabályok általában nem – és az alapügyben szóban forgó konkrét esetben sem – érinthetik a Bizottság által a határozatban megállapított jogsértés tárgyi hatályát.

[33] A Bizottság számos egyéb tényezőt is figyelembe vesz, így például a jogsértés jellegét, az összes érintett vállalkozás együttes piaci részesedését, a jogsértés földrajzi kiterjedését, valamint azt, hogy a jogsértés megvalósult-e vagy sem. Lásd a bírságkiszabási iránymutatás 19–26. pontját.

[34] Lásd: 2005. június 28-i Dansk Rørindustri és társai kontra Bizottság ítélet (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P-C-208/02 P, EU:C:2005:408, 172. pont).

[35] Először is, a Bizottság nem köteles figyelembe venni a kartell által ténylegesen érintett eladásokat (2013. július 11-i Team Relocations és társai kontra Bizottság ítélet, C-444/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:464, 76. és 77. pont). Másodszor, a Bizottság nem köteles az összes érintett értékesítést figyelembe venni (2013. március 14-i Dole Food és Dole Germany kontra Bizottság ítélet [T-588/08, EU:T:2013:130, 620. és azt követő pontok], amelyet a 2015. március 19-i Dole Food és Dole Fresh Fruit Europe kontra Bizottság ítéletben [C-286/13 P, EU:C:2015:184, 150. és azt követő pontok] fellebbezés alapján helybenhagytak), valamint a 2014. szeptember 17-i Pilkington Group és társai kontra Bizottság ítélet (T-72/09, EU:T:2014:1094, 209. és azt követő pontok; a Bírósághoz benyújtott fellebbezést elutasították).

[36] Az 1/2003/EK tanácsi rendelet 7. és 23. cikke szerint kartellügyekben hozott határozatok elfogadása érdekében folytatott vitarendezési eljárások lefolytatásáról szóló bizottsági közlemény (HL 2008. C 167., 1. o.).

g) Az érintett tehergépjárművek „ajánlati felhívás alapján” történő beszerzései nem indokolnak eltérő értelmezést

99. A Bizottság által a határozatban megállapított jogsértés a közbeszerzés (ajánlati felhívás) keretében végrehajtott beszerzésekre is kiterjed, legalábbis annyiban, amennyiben a tehergépjárművek beszerzői közjogi intézmények voltak. A versenyellenes magatartás többek között az ajánlattételi felhívások előkészítésével összefüggésben valósult meg.

100. Amint arra az osztrák kormány rámutatott, a nagy magán fuvarozási vállalkozások mellett a közjogi ajánlatkérő szervek a jogsértéssel érintett tehergépjárművek fő megrendelői (többek között az alábbiak céljából: úttisztítás, hóeltakarítás, hulladékgyűjtés, szennyvízgyűjtés, közfinanszírozott építkezés és egyéb kommunális szolgáltatások).

101. A határozat nem tesz különbséget a közvetlen értékesítés és az ajánlati felhívás alapján történő értékesítés között. A határozat elsősorban a bruttó árlistákon és a konfigurátorokon alapul, és ezen alap minden értékesítésre vonatkozik – függetlenül attól, hogy közvetlen értékesítésről vagy ajánlati felhívás eredményéről van-e szó.

102. A fentiekből következik, hogy a határozatnak a jogsértés hatályára és a „jogsértés által érintett termékekre” vonatkozó megfogalmazása egyértelmű – a katonai célú tehergépjárművek kivételével a különleges célú járművekre, különösen pedig a hulladékgyűjtő tehergépjárművekre is kiterjed –, és a felek által felhozott érvek egyike sem befolyásolja ezt a következtetést.

III. Végkövetkeztetések

103. Azt javaslom, hogy a Bíróság a Landgericht Hannover (hannoveri regionális bíróság, Németország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre a következő választ adja:

Az [EUMSZ 101. cikk] és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásban (AT.39824 – Tehergépjárművek ügy) az Európai Bizottság által 2016. július 19-én hozott határozatot úgy kell értelmezni, hogy e határozat megállapításainak hatálya – a katonai célú tehergépjárművek kivételével – a különleges célú járművekre, különösen pedig a hulladékgyűjtő tehergépjárművekre is kiterjed.