

Lieta C-819/19

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2019. gada 6. novembris

Iesniedzējtiesa:

Rechtbank Amsterdam (Nīderlande)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 18. septembris

Prasītājas:

Stichting Cartel Compensation

Equilib Netherlands B.V.

Atbildētājas:

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

Martinair Holland N.V.

Deutsche Lufthansa AG

Lufthansa Cargo AG

British Airways plc

Société Air France SA

Singapore Airlines Ltd

Singapore Airlines Cargo Pte Ltd

Swiss International Air Lines AG

Air Canada

Cathay Pacific Airways Ltd

SAS AB

Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden

SAS Cargo Group A/S

Pamatlietu priekšmets

Pamatlietas attiecas uz prasībām, kas celtas civillietu tiesā pret vairākām aviosabiedrībām (turpmāk tekstā – “atbildētājas”) par aizlieguma slēgt aizliegtas vienošanās pārkāpumiem. Tiek lūgts, pirmkārt, konstatēt, ka atbildētājas ir rīkojušās prettiesiski un, otrkārt, atlīdzināt zaudējumus.

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu saskaņā ar LESD 267. pantu attiecas uz jautājumu, vai valsts civillietu tiesai ir kompetence tieši piemērot LESD 101. pantu un tādējādi konstatēt Eiropas konkurences noteikumu pārkāpumus, pat ja tie ir izdarīti pirms Regulas Nr. 1/2003 stāšanās spēkā aviācijas nozarē lidojumos no valstīm ārpus ES vai EEZ un uz tām. Šos pārkāpumus šajā laikposmā varēja pārbaudīt tikai pamatojoties uz LESD 104. un 105. pantā paredzēto pārejas režīmu.

Prejudiciālais jautājums

Vai valsts tiesas strīdā starp cietušajām personām (šajā gadījumā – pārvadātājiem, kravu aviopārvadājumu saņēmējiem) un aviosabiedrībām – vai tas būtu, pamatojoties uz LESD 101. panta tiešo iedarbību vai jebkurā gadījumā uz EEZ līguma 53. pantu, vai tas būtu, pamatojoties uz Regulas Nr. 1/2003 6. pantu (tā tiešo iedarbību), ir kompetentas neierobežoti piemērot LESD 101. pantu vai jebkurā gadījumā EEZ līguma 53. pantu aviosabiedrību vienošanās gadījumiem vai saskaņotām darbībām saistībā ar kravu pārvadājumiem pirms 2004. gada 1. maija veiktajos lidojumos starp lidostām ES un lidostām ārpus EEZ vai attiecīgi pirms 2005. gada 19. maija veiktajos lidojumos starp Islandi, Lihtenšteinu un Norvēģiju un lidostām ārpus EEZ, vai attiecīgi pirms 2002. gada 1. jūnija veiktajos lidojumos starp lidostām ES un Šveici, pat ja runa šajā ziņā ir par laikposmu, uz kuru attiecās LESD 104. un 105. pantā noteiktais pārejas režīms, vai arī ar pārejas režīmu tas netiek pielauts?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

EEK līguma 85.–89. pants, tagad LESD 101.–105. pants

Padomes Regula (EEK) Nr. 3975/87 (1987. gada 14. decembris) par procedūru konkurences noteikumu piemērošanai attiecībā uz uzņēmumiem gaisa transporta nozarē (OV 1987, L 374, 1. lpp.), it īpaši apsvērumi, kā arī 1. un 7. pants

Padomes Regula (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82. pantā (OV 2003, L 1, 1. lpp.), it īpaši apsvērumi, kā arī 6. un 16. pants

Nolīgums starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu (OV 2002, L 114, 73. lpp.), it īpaši 1., 8. un 9. pants

Atbilstošās valsts tiesību normas

Nav

Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 *Stichting Cartel Compensation (SCC)* un *Equilib Netherlands B.V.* (turpmāk tekstā – “prasītājas”) nodarbojas ar prasījumu izvirzīšanu par zaudējumu atlīdzināšanu, kas ir radušies saistībā ar konkurences tiesību normu pārkāpumiem. Prasītājas ar saviem “klientiem” vienojas, ka tie savus prasījumus tām cedē un pēc tam šos prasījumus mēģina īstenot tiesas ceļā.
- 2 Šīs lietas attiecas uz pasaules mēroga aizliegtu vienošanos gaisa kravu transporta nozarē no 2000. līdz 2006. gadam. Ar 2010. gada 9. novembra lēmumu Komisija daudzām aviosabiedrībām piemēroja naudas sodus par konkurenci ierobežojošiem vienošanās gadījumiem attiecībā uz degvielas un drošības piemaksām lidojumiem uz un no ES vai EEZ dalībvalstīm un ES vai EEZ dalībvalstīs, kā arī no Šveices, uz Šveici un Šveicē. Ar 2015. gada 16. decembra spriedumiem¹ Eiropas Savienības Vispārējā tiesa (turpmāk tekstā – “Vispārējā tiesa”) atzina šo lēmumu par atceltu.
- 3 2017. gada 17. martā Komisija pieņēma jaunu lēmumu un atkal piemēroja naudas sodus par šo aizliegto vienošanos gaisa transporta nozarē. Par šo atkal tika celtas prasības Vispārējā tiesā². Šajās lietās spriedums vēl nav pieņemts. Tomēr Komisija saistībā ar lidojumiem starp ES vai EEZ dalībvalstīm un citām valstīm (turpmāk tekstā – “trešās valstis”) ir aprobežojusies vienīgi ar aizliegtās vienošanās laikposmu, ko tā varēja pārbaudīt, pamatojoties uz procedūru, kas ieviesta ar Regulu Nr. 1/2003. Pirms šīs regulas stāšanās spēkā Komisija pārbaudīja konkurences tiesību normu pārkāpumus saskaņā ar Regulu Nr. 3975/87, kas gan

1 Spriedumi, *Air Canada*/Komisija (T-9/11), *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*/Komisija (T-28/11), *Japan Airlines*/Komisija (T-36/11), *Cathay Pacific Airways*/Komisija (T-38/11), *Cargolux Airlines*/Komisija (T-39/11), *Lan Airlines un Lan Cargo*/Komisija (T-40/11), *Singapore Airlines un Singapore Airlines Cargo PTE*/Komisija (T-43/11), *Deutsche Lufthansa u.c.*/Komisija (T-46/11), *British Airways*/Komisija (T-48/11), *SAS Cargo Group u.c.*/Komisija (T-56/11), *Air France – KLM*/Komisija (T-62/11), *Air France*/Komisija (T-63/11) un *Martinair Holland*/Komisija (T-67/11).

2 Lietas, *Air Canada*/Komisija (T-326/17), *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*/Komisija (T-325/17), *Japan Airlines*/Komisija (T-340/17), *Cathay Pacific Airways*/Komisija (T-343/17), *Cargolux Airlines*/Komisija (T-334/17), *Latam Airlines Group un Lan Cargo*/Komisija (T-344/17), *Singapore Airlines un Singapore Airlines Cargo PTE*/Komisija (T-350/17), *Deutsche Lufthansa u.c.*/Komisija (T-342/17), *British Airways*/Komisija (T-341/17), *SAS Cargo Group u.c.*/Komisija (T-324/17), *Air France – KLM*/Komisija (T-337/17), *Air France*/Komisija (T-338/17) un *Martinair Holland*/Komisija (T-323/17).

attiecās tikai uz starptautisko gaisa transportu starp lidostām Kopienā. Tādēļ lidojumu no trešajām valstīm un uz tām pārbaude konkurences tiesību normu jomā toreiz bija iespējama tikai saskaņā ar LESD 104. un 105. pantā noteikto pārejas režīmu.

- 4 Regula Nr. 1/2003 attiecās uz lidojumiem starp ES un trešajām valstīm kopš tās spēkā stāšanās dienas 2004. gada 1. maijā, taču uz lidojumiem starp EEZ dalībvalstīm un trešajām valstīm tikai kopš 2005. gada 19. maija. Kopš 2002. gada 1. jūnija uz lidojumiem starp ES un Šveici attiecās aizliegto vienošanos noteikumi Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. un 9. pantā, tostarp īstenošanas regulas, kas bija piemērojamas šajā laikposmā. Attiecībā uz laika posmu pirms tam Šveice ir trešā valsts un tādējādi uz to neattiecas Komisijas lēmums.
- 5 Būtībā prasītājas, pirmkārt, lūdz konstatēt, ka atbildētājas arī pirms minētajiem trīs datumiem bija rīkojušās prettiesiski aizliegtās vienošanās dēļ, un, otrkārt, lūdz zaudējumu atlīdzināšanu (proti, pārvaldātāju zaudējumu dēļ, kuri savus prasījumus pārdevuši prasītājam). Tādējādi prasītāju prasījumi attiecas uz visu laikposmu no 2000. līdz 2006. gadam. Faktiski šajā ziņā runa ir par trīs saistītajām tiesvedībām pret dažādām aviosabiedrībām – viena, ko ierosinājusi SCC, un divas, ko ierosinājusi *Equilib*.

Pamatlietas pušu galvenie argumenti

- 6 Prasītājas kā galveno apsvērumu izvirza to, ka LESD 101. pantā reglamentētajam aizliegtu vienošanās aizliegumam esot horizontāla tieša iedarbība attiecībā uz visu aizliegtās vienošanās laikposmu, tādējādi iesniedzējtiesai esot tiesības piemērot šo aizliegumu arī lidojumiem no trešajām valstīm un uz tām, kas veikti pirms 4. punktā minētajiem datumiem. Iepriekšējs valsts konkurences iestāžu vai Komisijas lēmums LESD 104. un 105. panta izpratnē neesot nepieciešams. Pakārtoti prasītājas norāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 6. pantu iesniedzējtiesa katrā ziņā ar 2004. gada 1. maiju ir ieguvusi kompetenci ar atpakaļejošu spēku piemērot LESD 101. pantu, ciktāl šī kompetence nav bijusi iepriekš.
- 7 Atbildētājas uzskata, ka LESD 101. panta 1. punktam nav horizontālas tiešas iedarbības. Iesniedzējtiesai esot kompetence piemērot šo noteikumu tikai tad, ja valsts iestādes vai Komisija būtu pieņēmušas lēmumu saskaņā ar LESD 104. vai 105. pantu. Pret prasītāju pakārtoto prasījumu atbildētājas iebilst, ka iesniedzējtiesa saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 6. pantu nav tiesīga darbības, kas neesot bijušas aizliegtas tajā laikā, kurā tās notikušas, *a posteriori* ar atpakaļejošu spēku atzīt par aizliegtām. Atpakaļejoša spēka atzīšana neizrietot ne no Regulas Nr. 1/2003 formulējuma, ne mērķa, ne sistēmas un būtu pretrunā juridiskās noteiktības principam.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 8 Iesniedzējtiesa norāda, ka pirms Regulas Nr. 1/2003 stāšanās spēkā konkurences noteikumi aviācijas nozarē tika īstenoti, pamatojoties uz Regulu Nr. 3975/87, taču tā neattiecas uz gaisa transportu no trešajām valstīm un uz tām. Tādējādi saistībā ar šiem lidojumiem valsts iestādes un Komisija varēja atsaukties tikai uz LESD 104. vai 105. pantu, kuros attiecībā uz konkurences tiesību piemērošanu ir ietverts pārejas režīms. Saskaņā ar LESD 104. pantu par nolīgumu, lēmumu un saskaņotu darbību pieļaujamību lemj valstu iestādes saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem un 101. pantu, it īpaši ar tā 3. punktu. Šis pārejas režīms ir piemērojams līdz brīdim, kad ir pieņemti noteikumi saskaņā ar LESD 103. pantu.
- 9 Šajā gadījumā tādējādi rodas jautājums, vai attiecībā uz laikposmu, uz kuru attiecas LESD 104. un 105. panta pārejas režīms, valsts tiesām ir tiesības civilā tiesvedībā starp privātpersonām konstatēt, ka pastāv Eiropas konkurences noteikumu pārkāpums.
- 10 Pamatojoties uz agrāku Eiropas Savienības Tiesas (turpmāk tekstā – “Tiesa”) judikatūru, šajā ziņā pastāv atšķirīgi uzskati. 2017. gada 4. oktobrī Apvienotās Karalistes *High Court of Justice of England and Wales* [Anglijas un Velsas Augstā tiesa] lietā, kurā bija jāprecizē tāds pats jautājums, atzina, ka tai nav kompetences. Šo spriedumu apstiprināja Apvienotās Karalistes *Court of Appeal* [apelācijas tiesa]. Tomēr iesniedzējtiesa, pamatojoties uz šo pašu judikatūru, šaubās par to, vai tai nav jālemj pretēji.
- 11 Iesniedzējtiesa šo Tiesas iepriekšējo judikatūru atspoguļo šādi. Saskaņā ar Tiesas 1974. gada 30. janvāra spriedumu lietā *BRT/SABAM* (lieta 127/73, EU:C:1974:6), EEK līguma 85. panta 1. punktā un 86. pantā [LESD 101. panta 1. punktā un 102. pantā] ietvertie aizliegumi pēc savas būtības ir piemēroti attiecībās starp privātpersonām radīt tiešu iedarbību un šie panti attiecīgajiem tiesību subjektiem rada tiesības, kuras ir jāaizsargā dalībvalstu tiesām (16. punkts). Ja privātpersonām šo tiesību īstenošana būtu atkarīga no dalībvalstu iestāžu vai Komisijas to īstenošanas administratīvā kārtā, tad privātpersonām šīs tiesības tiktu liegtas. Tādējādi valsts tiesas ir kompetentas piemērot EEK līguma 85. pantu [LESD 101. pantu] lietā starp privātpersonām. Tomēr Tiesa šajā spriedumā precizē, ka strīdā, kurā viena puse atsaucas uz konkurences noteikumiem, valsts tiesām ir jāievēro atturība, ja arī Komisija vai valsts konkurences iestāde risina šo pašu jautājumu (21. punkts).
- 12 Savā 1986. gada 30. aprīļa spriedumā lietā *Asjes u.c.* (saistītās lietas 209/84 līdz 213/84, EU:C:1986:188) Tiesa ir nospriedusi, ka “gaisa transports to pašu iemeslu dēļ kā citi transporta veidi ir pakļauts EEK līguma vispārējiem noteikumiem, tostarp tiem, kas attiecas uz konkurenci” (45. punkts). Arī EEK līguma 88. un 89. pants [LESD 104. un 105. pants] ir piemērojams, kamēr vien Komisija nav pieņēmusi noteikumus saskaņā ar EEK līguma 87. pantu [LESD 103. pantu]. Tādējādi vienmēr var konstatēt konkurences tiesību pārkāpumus, it īpaši attiecīgā

gadījumā var tikt piešķirti arī atbrīvojumi saskaņā ar EEK līguma 85. panta 3. punktu [LESD 101. panta 3. punktu].

- 13 Tomēr Tiesa uzsver, ka valsts tiesām nav tiesības konstatēt EEK līguma 85. panta [LESD 101. panta] pārkāpumu, kamēr valsts iestāde vai Komisija vēl nav lēmusi par apgalvoto pārkāpumu, bet vēl var lemt un līdz ar to vēl var piešķirt atbrīvojumu. Pretējs secinājums nozīmētu noteiktu vienošanos aizliegumu un atcelšanu, pirms vēl būtu bijis iespējams lemt par to, vai EEK līguma 85. pants [LESD 101. pants] vispār ir piemērojams šiem vienošanās gadījumiem. Tas būtu pretrunā juridiskās drošības principam. Savā 1989. gada 11. aprīļa spriedumā *Ahmed Saeed Flugreisen u.c./Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs* (lieta 66/86, EU:C:1989:140) Tiesa šo judikatūru ir apstiprinājusi.
- 14 Iesniedzējtiesa no iepriekš minētajiem apsvērumiem secina, ka ar Līgumu valsts civillietu tiesām tiek piešķirta sava kompetence piemērot konkurences noteikumus strīdos starp privātpersonām. Šī kompetence ir neatkarīga no kompetento konkurences iestāžu veiktas [tiesību] īstenošanas administratīvā kārtā. Saskaņā ar LESD 104. un 105. pantu ir iespējama [tiesību] īstenošana gan administratīvā kārtā, gan civiltiesiskā ceļā, neatzīstot pirmo formu par prioritāru.
- 15 Tomēr šīs dubultās kompetences dēļ pastāv pretrunīgu nolēmumu un juridiskās nenoteiktības risks. Iesniedzējtiesa ir pārliecināta, ka tieši šādu problēmu novēršana bija izšķiroša iepriekš minētajai Tiesas nostājai, ka valsts tiesas nevar konstatēt konkurences noteikumu pārkāpumus, kamēr kompetentās iestādes saskaņā ar LESD 104. un 105. pantu, attiecīgajā gadījumā ar atpakaļejošu spēku, vēl var piešķirt atbrīvojumu. Šajā izpratnē Tiesa savā iepriekš minētajā spriedumā lietā *Ahmed Saeed* ir nospriedusi, ka LESD 102. pants var tikt piemērots neierobežoti. Saistībā ar šo noteikumu, kurš attiecas uz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, nav paredzēts nekāds atbrīvojums. Tādēļ nav ne jāņem vērā lēmumi par atbrīvojumu, ne jāapsver juridiskās drošības principa pārkāpums. Līdz ar to Tiesa uzskata, ka šajā kontekstā LESD 104. un 105. pantā noteiktais pārejas režīms nevar būt pretrunā LESD 102. panta tiešai piemērošanai.
- 16 Ņemot vērā iepriekš minēto, iesniedzējtiesa ir pārliecināta, ka šajā gadījumā nekas neliedz valsts tiesai piemērot LESD 101. pantu. Proti, nepastāv juridiskās nenoteiktības risks, jo atbildētājas attiecīgajā aizliegtās vienošanās laikposmā nav valsts konkurences iestādēm vai Komisijai lūgušas atbrīvojumu un to tagad tām arī vairs nevar lūgt.
- 17 Arī apstāklis, ka Komisija savā 2017. gada lēmumā ir atzinusi, ka tās kompetencē nav lemt par laikposmu pirms Regulas Nr. 1/2003 stāšanās spēkā, norāda uz to, ka var uzskatīt, ka valsts tiesai ir kompetence. Pretējā gadījumā šobrīd nebūtu neviena instance, ne kompetentā iestāde, ne valsts tiesa, kas varētu lemt par LESD 101. pantā paredzētā aizlieguma piemērojamību attiecībā uz šo laikposmu. Tādējādi toreiz noslēgto tādu vienošanās gadījumu par cenām slēpšana, kas varētu būt pretrunā konkurences noteikumiem, būtu profitabla.

- 18 Tādēļ iesniedzējtiesa konstatē, ka, pamatojoties uz iepriekš minēto Tiesas judikatūru, tās kompetencē ir *a posteriori* lemt par vienošanās gadījumiem, kas noslēgtas starp aviosabiedrībām attiecībā uz prejudiciālajā jautājumā minētajiem laikposmiem lidojumos no trešajām valstīm un uz tām. Šajos laikposmos LESD 101. pants bija piemērojams, turklāt tolaik netika piešķirti nekādi atbrīvojumi un tagad tādi vairs nevar tikt piešķirti. Tikai apstākļi, ka pārkāpuma konstatēšanas procedūra un atbrīvojuma piešķiršana tika grozīta ar Regulas Nr. 1/2003 stāšanās spēkā, neietekmē konkurences noteikumu piemērošanu civilprocesā.
- 19 Tā kā šī nostāja atšķiras no 10. punktā minētās Apvienotās Karalistes judikatūras, iesniedzējtiesa ir pārliecināta, ka, lai nodrošinātu tiesību vienvērtīgu piemērošanu, ir nepieciešams uzdot prejudiciālu jautājumu. Šajā jautājumā iesniedzējtiesa lūdz Tiesu atbildē uz jautājumu iekļaut arī prasītāju pakārtoto prasījumu (skat. 6. un 7. punktu). Stingri ņemot, tas nav nepieciešams, jo iesniedzējtiesas nostāja atbilst to galvenajam prasījumam. Tomēr pēc prasītāju lūguma un procesuālās efektivitātes dēļ šis apsvēruma tika iekļauts prejudiciālajā jautājumā, lai gan lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu tas netiek detalizētāk izklāstīts.

DARBA VERSIJAS