

**Sprawa C-588/20**

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

**Data wpływu:**

10 listopada 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landgericht Hannover (Niemcy)

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

19 października 2020 r.

**Strona powodowa:**

Landkreis Northeim

**Strona pozwana:**

Daimler AG

[...]

**Landgericht**

**Hannover (sąd krajowy w Hanowerze, Niemcy)**

**Postanowienie**

[...]

W sprawie

Landkreis Northeim [...]

– strona powodowa –

[...]

przeciwko

Daimler AG, [...] Stuttgart

– strona pozwana –

[...] **[Or. 2]**

Landgericht Hannover (sąd krajowy w Hanowerze) – 13. izba cywilna – [...] postanowił w dniu 19 października 2020 r., co następuje:

- 1. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się zgodnie z art. 267 akapit pierwszy lit. b) i art. 267 akapit drugi TFUE następujące pytanie prejudycjalne [...]:**

**Czy decyzję Komisji Wspólnot Europejskich z dnia 19 lipca 2016 r. – C(2016) 4673 final – wydaną w postępowaniu przewidzianym w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz art. 53 Porozumienia EOG (sprawa AT.39824 – Samochody ciężarowe) należy interpretować w ten sposób, że zawarte w niej ustalenia dotyczą również pojazdów specjalnych/specjalistycznych, w szczególności śmieciarek?**

- 2. Postępowanie zostaje zawieszono do momentu wydania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzeczenia w przedmiocie pytania prejudycjalnego z punktu pierwszego.**

[...]

#### **Uzasadnienie**

[1] **1.** [...]

[2] **a.** Postępowanie, w którym wystąpiono z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, dotyczy następującego stanu faktycznego [...]:

[3] Strona powodowa to osoba prawna prawa publicznego, która po przeprowadzeniu za każdym razem przetargu publicznego nabyła od strony pozwanej – prowadzącego działalność na całym świecie koncernu motoryzacyjnego, który opracowuje, produkuje i wprowadza na rynek między innymi samochody ciężarowe – kompletną śmieciarkę w cenie 146 740,00 EUR w ramach zamówienia z dnia 19 czerwca 2006 r. oraz kompletną śmieciarkę w cenie 146 586,58 EUR w ramach zamówienia z dnia 10 grudnia 2007 r. **[Or. 3]**

[4] Decyzją z dnia 19 lipca 2016 r., którą wydano między innymi wobec strony pozwanej [...], Komisja Unii Europejskiej stwierdziła naruszające prawo antymonopolowe zachowanie różnych przedsiębiorstw, w tym także strony pozwanej [...]. Napisano tam, co następuje:

[5] „2.3. Krótki opis naruszenia:

Naruszenie dotyczy samochodów ciężarowych o masie od 6 do 16 ton („średnie samochody ciężarowe”) i samochodów ciężarowych o masie przekraczającej 16 ton („duże samochody ciężarowe”) będących zarówno samochodami ciężarowymi skrzyniowymi, jak i ciągnikami siodłowymi (średnie i duże samochody ciężarowe zwane są dalej łącznie „samochodami ciężarowymi”) (<sup>5</sup> Z wyjątkiem samochodów ciężarowych używanych do celów wojskowych.). Sprawa nie dotyczy usług posprzedażowych, innych usług i gwarancji na samochody ciężarowe, sprzedaży używanych samochodów ciężarowych bądź innych towarów i usług”.

[6] Fragment ten jest sformułowany w angielskiej wersji decyzji [[https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec\\_docs/39824/39824\\_8750\\_4.pdf](https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf)] [...] następująco:

[7] „1. THE INDUSTRY SUBJECT TO THE PROCEEDINGS,

1.1. The product :

The products concerned by the infringement are trucks weighing between 6 and 16 tonnes („medium trucks“) and trucks weighing more than 16 tonnes („heavy trucks“) both as rigid trucks as well [Or. 4] as tractor trucks (hereinafter, medium and heavy trucks are referred to collectively as „Trucks“) (5 Excluding trucks for military use). The case does not concern aftersales, other services and warranties for trucks, the sale of used trucks or any other goods or services sold by the addressees of this Decision”.

[8] Strona powodowa twierdzi, że w związku ze stwierdzonym przez Komisję kartelem dotyczącym samochodów ciężarowych przy nabyciu obu śmieciarek poniosła – ze względu na zawyżone wskutek kartelu ceny – szkody gospodarcze, których wyrównania domaga się od strony pozwanej w drodze powództwa wytoczonego w niniejszym postępowaniu.

[9] Uważa, że nabyte przez nią śmieciarki wchodzą w zakres pojęcia samochodów ciężarowych, o którym mowa w decyzji Komisji, i powołuje się przy tym na brzmienie tej decyzji, zgodnie z którym pojazdy specjalne nie zostały wyraźnie wyłączone.

[10] Strona pozwana jest natomiast zdania, że stanowiące przedmiot niniejszego postępowania śmieciarki jako pojazdy specjalne nie są objęte decyzją Komisji. W tym zakresie powołuje się na to, że przed wydaniem decyzji z dnia 19 lipca 2016 r. w skierowanym do niej [...] żądaniu udzielenia informacji z dnia 30 czerwca 2015 r. Komisja [...] sprecyzowała zakres dochodzenia, informując przy tym, że pojęcie samochodu ciężarowego nie obejmuje używanych samochodów ciężarowych, pojazdów specjalnych/specjalistycznych (na przykład pojazdów wojskowych, wozów strażackich), odsprzedawanych nadwozi (tak zwanych „add-ons”), usług posprzedażowych oraz innych usług i gwarancji.

[11] **b.** [...]

[12] **aa.** Przepis prawa niemieckiego właściwy dla rozstrzygnięcia sprawy w brzmieniu mającym zastosowanie w niniejszym postępowaniu stanowi, co następuje: **[Or. 5]**

[13] „§ 33 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (ustawy o przeciwdziałaniu ograniczeniom konkurencji, zwanej dalej „GWB”) – Roszczenie o zaniechanie, obowiązek wyrównania szkody

[...]

(4) W przypadku szkody dochodzonej wskutek naruszenia któregoś z przepisów niniejszej ustawy lub art. 81 lub 82 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską sąd jest związany stwierdzeniem naruszenia w zakresie, w jakim w ostatecznej decyzji dokonały go organ antymonopolowy, Komisja Wspólnoty Europejskiej lub organ ochrony konkurencji, lub działający w takim charakterze sąd w innym państwie członkowskim Wspólnoty Europejskiej. To samo dotyczy odpowiednich ustaleń zawartych w prawomocnych orzeczeniach sądowych, które wydano wskutek zaskarżenia decyzji, o których mowa w zdaniu pierwszym. [...]

[14] (§ 33 ust. 4 GWB w brzmieniu z dnia 15 lipca 2005 r., obowiązującym od dnia 13 lipca 2005 r. do dnia 29 czerwca 2013 r. [...])

[15] [...] Wobec naruszeń prawa antymonopolowego w związku z pojazdami stanowiącymi przedmiot niniejszej sprawy, których według strony powodowej miała się dopuścić strona pozwana i które wynikają z zamówień strony powodowej z dnia 19 czerwca 2006 r. i z dnia 16 października 2007 r., zastosowanie [...] znajduje brzmienie § 33 ust. 4 GWB obowiązujące w tamtym czasie. **[Or. 6]**

[16] [...] [T]en przepis prawa krajowego stanowi deklaratoryjne powtórzenie i tak obowiązującego w prawie Unii art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia 1/2003, przynajmniej w zakresie, w jakim ten przepis prawa Unii znajduje zastosowanie [...].

[17] **bb.** [orzecznictwo krajowe] [...].

[18] [...].

[19] [...].

[20] [...] **[Or. 7]** [...].

[21] **c.** Z przedstawionych poniżej względów sąd odsyłający ma wątpliwości dotyczące wykładni decyzji Komisji z dnia 19 lipca 2016 r. w

rozumieniu skierowanego pytania prejudycjalnego (aa.), a między decyzją Komisji a prawem krajowym mającym zastosowanie w postępowaniu głównym zachodzi w tym zakresie związek mający znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (bb.) [...]:

[22] aa. Wątpliwości co do wykładni decyzji Komisji wynikają w pierwszej kolejności z faktu, że zgodnie z dosłownym brzmieniem decyzji Komisji z dnia 19 lipca 2016 r.

[23] „Naruszenie dotyczy samochodów ciężarowych o masie od 6 do 16 ton („średnie samochody ciężarowe”) i samochodów ciężarowych o masie przekraczającej 16 ton („duże samochody ciężarowe”) będących zarówno samochodami ciężarowymi skrzyniowymi, jak i ciągnikami siodłowymi (średnie i duże samochody ciężarowe zwane są dalej łącznie „samochodami ciężarowymi”) (<sup>1</sup> Z wyjątkiem samochodów ciężarowych używanych do celów wojskowych). Sprawa nie dotyczy usług posprzedażowych, innych usług i gwarancji na samochody ciężarowe, sprzedaży używanych samochodów ciężarowych bądź innych towarów i usług”.

[24] [...]

[25] mowa jest tam ogólnie wyłącznie o samochodach ciężarowych, a wyraźne wyłączenie dotyczy jedynie samochodów ciężarowych używanych do celów wojskowych, w związku z czym można wyobrazić sobie w konsekwencji [Or. 8] różne możliwości interpretacyjne w odniesieniu do innych pojazdów specjalistycznych. Z jednej strony można by to sformułowanie rozumieć w ten sposób, że decyzja ma dotyczyć co do zasady tylko „normalnych” samochodów ciężarowych – z wyłączeniem tych używanych do celów wojskowych – a tym samym pojazdy specjalne wobec braku wyraźnej wzmianki zaliczają się do „innych towarów”, a więc nie powinny być objęte pojęciem „samochodów ciężarowych”. Z drugiej strony sformułowanie to można by też rozumieć w ten sposób, że pojęcie „samochodów ciężarowych” powinno obejmować każdy rodzaj samochodów ciężarowych, a więc również wszelkie rodzaje pojazdów specjalnych z wyjątkiem pojazdów wojskowych.

[26] Ponadto wątpliwości co do wykładni decyzji Komisji wynikają z faktu, że przed wydaniem decyzji z dnia 19 lipca 2016 r. w skierowanym do strony pozwanej [...] żądaniu udzielenia informacji z dnia 30 czerwca 2015 r. Komisja sprecyzowała zakres dochodzenia, informując przy tym, że pojęcie samochodu ciężarowego nie obejmuje „pojazdów specjalnych/specjalistycznych (na przykład pojazdów wojskowych, wozów strażackich)”, na co powołuje się strona pozwana.

[27] Jeżeli decyzja Komisji miałaby podlegać tym samym metodom wykładni, co ustawa, można by ją zinterpretować, uwzględniając dotyczące jej prace przygotowawcze; wówczas w ramach wykładni brzmienia decyzji w celu określenia zakresu wywoływanych przez nią skutków należałoby ewentualnie wziąć pod uwagę wypowiedzi Komisji z okresu poprzedzającego jej wydanie.

[28] Wątpliwości w tym zakresie budzi to, czy w ramach żądania udzielenia informacji z dnia 30 czerwca 2015 r. Komisja mogła jeszcze przed wydaniem decyzji wyjaśnić, że pojazdy specjalne/specjalistyczne co do zasady nie powinny być objęte pojęciem samochodów ciężarowych, a zawarty w tym żądaniu udzielenia informacji dopisek w nawiasach „na przykład pojazdów wojskowych, wozów strażackich” stanowi jedynie przykładowe, nie zaś enumeratywne wyliczenie. **[Or. 9]**

[29] Z uwagi na brak odpowiedniego wyraźnego sformułowania w decyzji Komisji z dnia 19 lipca 2016 r. wątpliwości budzi ponadto, czy po skierowaniu żądania udzielenia informacji z dnia 30 czerwca 2015 r. w ramach ostatecznego procesu decyzyjnego poprzedzającego wydanie decyzji nie zrezygnowano być może z rozważanego najpierw jeszcze przed wydaniem decyzji pominięcia pojazdów specjalnych, a w ostatecznie przyjętej decyzji włączenie pojazdów specjalnych (z wyjątkiem pojazdów wojskowych) było zamierzone i Komisja właśnie to miała na myśli.

[30] Jeśli wziąć ponadto pod uwagę, że Komisja wydała decyzję w tak zwanym postępowaniu ugodowym, pozostaje jeszcze kwestia tego, że wybrane ostatecznie przez Komisję sformułowania mogły okazać się w tym przypadku „bardziej miękkie”, aby w ogóle zawrzeć ugodę. W związku z tym niejasne jest też to, jakie powinny być konsekwencje takiego być może „bardziej miękkiego” sformułowania dla zakresu skutków prawnych decyzji z dnia 19 lipca 2016 r. w odniesieniu do pojazdów specjalnych.

[31] **bb.** Istotny dla rozstrzygnięcia związek między decyzją Komisji a prawem krajowym mającym zastosowanie w postępowaniu głównym wynika stąd, że w świetle prawa niemieckiego zgodnie z przytoczonym już powyżej przepisem § 33 ust. 4 GWB w starym brzmieniu sądy niemieckie są związane dokonanymi przez Komisję ustaleniami co do naruszenia prawa antymonopolowego.

[32] Dokładne – wymagające doprecyzowania w drodze wykładni – rozumienie brzmienia decyzji Komisji z dnia 19 lipca 2016 r. ma więc znaczenie dla zakresu skutku wiążącego przewidzianego w prawie krajowym. W związku z tym krajowy sąd odsyłający w toczącym się tutaj postępowaniu dotyczącym przepisów regulujących odszkodowania z tytułu naruszenia prawa antymonopolowego musi móc jasno określić, w jakim zakresie decyzja Komisji z dnia 19 lipca 2020 r. ma skutek wiążący. Obecnie jest to niemożliwe.

[33] Konkretnie w postępowaniu, którego dotyczy odesłanie, uwzględnienie lub nieuwzględnienie powództwa zależy zatem od odpowiedzi na zadane pytanie dotyczące wykładni **[Or. 10]** decyzji Komisji z dnia 19 lipca 2016 r. Jeżeli z wykładni tej miałyby wynikać, że pojazdy specjalne, takie jak będące przedmiotem niniejszego postępowania śmieciarki, nie powinny być objęte skutkami decyzji Komisji, strona powodowa nie mogłaby powołać się na odpowiedni bezpośredni skutek wiążący decyzji Komisji, a w odniesieniu do

wówczas jedynie ewentualnych skutków pośrednich kartelu obowiązywałyby inne, bardziej surowe wymogi procesowe w zakresie spoczywającego na stronach ciężaru dowodowego.

[34] Ze względu na ekonomię procesową sąd odsyłający uważa za wskazane, aby już teraz odpowiedzieć na skierowane pytanie prejudycjalne, ponieważ w szczególności ocena gospodarcza ewentualnych szkód spowodowanych kartelem, która może być wymagana na dalszym etapie postępowania w przedmiocie powództwa, będzie mogła zostać dokonana jedynie przy dużych nakładach procesowych i pieniężnych, wymagając ewentualnie pozyskania opinii biegłego z zakresu ekonomii.

[35] [Odpowiedź na pytanie ma również istotne znaczenie poza niniejszym postępowaniem odsyłającym. Sąd odsyłający wskazuje w tym zakresie [...], że toczą się przed nim jeszcze inne postępowania o podobnych okolicznościach faktycznych, przy czym niektóre dotyczą znacznie większej liczby operacji zakupu (niekiedy kilkaset pojazdów ciężarowych), w których również kwestią sporną jest to, czy śmieciarki lub inne rodzaje pojazdów specjalnych/specjalistycznych [...] są objęte skutkiem wiążącym decyzji Komisji z dnia 19 lipca 2016 r. [...].

[36] [...] **[Or. 11]** [...]

[37] **2.** [krajowe prawo procesowe] [...]

[38] **3.** [...]