

Vec C-588/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

10. november 2020

Vnútroštátny súd:

Landgericht Hannover

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

19. október 2020

Žalobca:

Landkreis Northeim

Žalovaná:

Daimler AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

[omissis]

Landgericht

Hannover (Krajinský súd Hannover, Nemecko)

Uznesenie

[omissis]

V právnej veci

Landkreis Northeim (okres Northeim, Nemecko) [omissis]

– žalobca –

[omissis]

proti

Daimler AG, [omissis] Stuttgart

– žalovanej –

[omissis]

Landgericht Hannover (Krajinský súd Hannover) – 13. občianskoprávny senát –
[omissis] 19. októbra 2020 rozhodol:

1. Podľa článku 267 prvého odseku písm. b) a druhého odseku ZFEÚ sa predkladá Súdnemu dvoru Európskej únie táto prejudiciálna otázka [omissis]:

Má sa rozhodnutie Komisie Európskych spoločenstiev z 19. júla 2016 – C(2016) 4673 final – vydané v konaní podľa článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP (Vec AT.39824 – Nákladné vozidlá) vykladať v tom zmysle, že zistenia tohto rozhodnutia Komisie zahŕňajú aj osobitné a špecializované vozidlá, najmä vozidlá na odvoz odpadu?

2. Súdne konanie sa až do vydania rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie o prejudiciálnej otázke uvedenej v bode 1 prerušuje.

[omissis]

Odôvodnenie

[1] 1. [omissis]

[2] a. Základom konania, v ktorom bol podaný tento návrh na začatie prejudiciálneho konania, je nasledujúci skutkový stav [omissis]:

[3] Žalobca je verejnoprávna organizácia a od žalovanej, automobilového koncernu pôsobiaceho na celom svete, ktorý okrem iného vyvíja, vyrába a uvádza na trh nákladné motorové vozidlá, zakaždým po predchádzajúcej verejnej súťaži nadobudol na základe zákazky z 19. júna 2006 kompletne vozidlo na odvoz odpadu za cenu 146 740,00 eura a na základe zákazky z 10. decembra 2007 kompletne vozidlo na odvoz odpadu za cenu 146 586,58 eura.

[4] Rozhodnutím z 19. júla 2016, ktoré je okrem iných zamerané aj na žalovanú [omissis], Komisia Európskej únie u rôznych podnikov, medzi nimi aj u žalovanej, konštatovala správanie v rozpore s kartelovým právom [omissis]. V tomto rozhodnutí je uvedené:

[5] „2.3. Zhrnutie porušenia:

Výrobky, ktorých sa porušovanie právnych predpisov týka, sú nákladné vozidlá s hmotnosťou od 6 do 16 ton (ďalej len „stredné nákladné vozidlá“) a nákladné vozidlá s hmotnosťou viac ako 16 ton (ďalej len „ťažké nákladné vozidlá“), a to ako nákladné vozidlá bez prívesu, tak aj ťahače (ďalej stredné a ťažké nákladné vozidlá spolu ako „nákladné vozidlá“) (5 vylúčením nákladných vozidiel na vojenské využitie.). Vec sa netýka popredajných, iných služieb a záruk pre nákladné vozidlá, predaja použitých nákladných vozidiel ani žiadneho iného tovaru alebo služieb.“

[6] V anglickom znení rozhodnutia [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [omissis] je v tomto smere uvedené:

[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 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] Žalobca tvrdí, že v dôsledku kartelu s nákladnými motorovými vozidlami, ktorý zistila Komisia, mu pri nadobúdaní oboch jeho vozidiel na odvoz odpadu vznikla hospodárska ujma z dôvodu kartelovo navýšených cien, o nahradenie

ktorej sa domáha od žalovaného žalobou, na základe ktorej bolo začaté toto konanie.

[9] Je toho názoru, že vozidlá na odvoz odpadu, ktoré obstaral, spadajú pod pojem nákladných vozidiel v rozhodnutí Komisie a odvoláva sa pritom na slovné znenie tohto rozhodnutia, podľa ktorého osobitné vozidlá neboli výslovne vyňaté z okruhu dotknutých vozidiel.

[10] Žalovaná je naproti tomu toho názoru, že vozidlá na odvoz odpadu, ktoré sú predmetom tohto sporu, ako osobitné vozidlá nie sú zahrnuté do rozhodnutia Komisie. V tomto smere sa odvoláva na to, že Komisia v procese vydávania rozhodnutia z 19. júla 2016 Komisia v žiadosti o informácie [omissis] z 30. júna 2015 adresovanej žalovanej [omissis] spresnila rozsah vyšetrovania a oznámila pritom, že pojem nákladného vozidla nezahŕňa jazdené nákladné motorové vozidlá, osobitné/specializované vozidlá (napríklad vojenské vozidlá, hasičské vozidlá), ďalej predávané nadstavby (takzvané „add-ons“), popredajné služby, ako aj ostatné služby a garančné výkony.

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

[12] **aa.** Ustanovenie nemeckého práva relevantné pre rozhodnutie vo veci znie v znení uplatniteľnom v tejto veci takto:

[13] „§ 33 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (zákon proti obmedzovaniu hospodárskej súťaže; ďalej len „GWB“) – Nárok na zdržanie sa konania, povinnosť náhrady škody

...

(4) Ak sa žiada náhrada škody vzniknutej pre porušenie ustanovení tohto zákona alebo článkov 81 alebo 82 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva, súd je viazaný konštatovaním porušenia v rozsahu, v akom ho konštatuje právoplatné rozhodnutie orgánu hospodárskej súťaže, Komisie Európskych spoločenstiev alebo úradu na ochranu hospodárskej súťaže alebo súd v inom členskom štáte konajúci ako taký orgán. To isté sa vzťahuje aj na zodpovedajúce konštatovania v právoplatných rozhodnutiach súdov, ktoré boli vydané v dôsledku napadnutia rozhodnutí podľa prvej vety. [omissis]“

[14] (§ 33 ods. 4 GWB v znení z 15. júla 2005, platnom od 13. júla 2005 do 29. júna 2013 [omissis])

[15] [omissis] Na kartelové protiprávne činy žalovanej, ktoré tvrdí žalobca, v súvislosti so spornými vozidlami nadobudnutými na základe zákaziek z 19. júna 2006 a 16. októbra 2007 [omissis] sa musí uplatniť znenie § 33 ods. 4 GWB platné k týmto dátumom.

[16] [omissis] Tento vnútroštátny právny predpis je deklarativným prebratím článku 16 ods. 1 prvej vety nariadenia 1/2003 [nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 Zmluvy (Ú. v. ES L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205) (ďalej len „nariadenie 1/2003“)], ktorý je záväzný ako právo Únie, prinajmenšom v rozsahu tejto právnej úpravy Únie [omissis].

[17] **bb.** [Vnútroštátna judikatúra] [omissis].

[18] [omissis].

[19] [omissis].

[20] [omissis] [omissis].

[21] c. Z nasledujúcich dôvodov má vnútroštátny súd pochybnosti týkajúce sa výkladu rozhodnutia Komisie z 19. júla 2016 v zmysle predloženej prejudiciálnej otázky (**aa.**) a v tomto smere tak vzniká súvislosť medzi rozhodnutím Komisie a vnútroštátnym právom uplatniteľným na vec samu (**bb.**), ktorá je relevantná pre rozhodnutie vo veci samej [omissis]:

[22] **aa.** Pochybnosti o výklade rozhodnutia Komisie vyplývajú najprv z okolnosti, že slovná formulácia rozhodnutia Komisie z 19. júla 2016

[23] „Výrobky, ktorých sa porušovanie právnych predpisov týka, sú nákladné vozidlá s hmotnosťou od 6 do 16 ton (ďalej len „stredné nákladné vozidlá“) a nákladné vozidlá s hmotnosťou viac ako 16 ton (ďalej len „ťažké nákladné vozidlá“), a to ako nákladné vozidlá bez prívesu, tak aj ťahače (ďalej stredné a ťažké nákladné vozidlá spolu ako „nákladné vozidlá“) (1 S vylúčením nákladných vozidiel na vojenské využitie). Vec sa netýka popredajných, iných služieb a záruk pre nákladné vozidlá, predaja použitých nákladných vozidiel ani žiadneho iného tovaru alebo služieb..“

[24] [omissis]

[25] hovorí len všeobecne o nákladných vozidlách a výnimku pritom výslovne stanovuje výlučne pre nákladné vozidlá na vojenské využitie, takže v dôsledku toho sú mysliteľné rozličné interpretačné možnosti vo vzťahu k iným špecializovaným vozidlám. Na jednej strane by bolo možné túto formuláciu chápať tak, že v zásade pod ňu majú byť zahrnuté iba „bežné“ nákladné motorové vozidlá – bez tých na vojenské využitie – a osobitné vozidlá, keďže o nich niet výslovnej zmienky, spadajú pod pojem „ostatný tovar“ a majú byť vyňaté spod pojmu „nákladné vozidlá“. Na druhej strane by bolo možné túto formuláciu chápať aj tak, že pojmom „nákladné vozidlá“ majú byť myslené všetky typy nákladných motorových vozidiel, teda aj všetky osobitné vozidlá – s výnimkou vojenských vozidiel.

[26] Ďalšie pochybnosti o výklade rozhodnutia Komisie vyplývajú aj z okolnosti, ktorú uvádza žalovaná, a to, že v procese vydávania rozhodnutia z 19. júla 2016 Komisia v žiadosti o informácie z 30. júna 2015 adresovanej žalovanej spresnila rozsah vyšetrovania a oznámila pritom, že pojem nákladného vozidla nezahŕňa „osobitné/specializované vozidlá (napríklad vojenské vozidlá, hasičské vozidlá)“.

[27] Ak by sa na výklad rozhodnutia Komisie mali aplikovať rovnaké výkladové metódy ako na zákon, bolo by možné dosiahnuť výsledok výkladu zohľadnením histórie vzniku rozhodnutia; potom by sa v rámci výkladu slovného znenia rozhodnutia na určenie dosahu jeho účinkov za určitých okolností mohli zohľadniť vyjadrenia Komisie v procese tvorby rozhodnutia.

[28] V tomto smere je nejasné, či v rámci žiadosti o informácie z 30. júna 2015 zo strany Komisie bolo prípadne už v procese neskoršej tvorby rozhodnutia vyjasnené, že osobitné/specializované vozidlá vo všeobecnosti nemajú spadať pod pojem nákladných vozidiel a či doplnenie v zátvorkách obsiahnuté v tejto žiadosti o informácie s poznámkou „napríklad vojenské vozidlá, hasičské vozidlá“ obsahuje iba demonštratívny, nie však taxatívny výpočet.

[29] Pre nedostatok zodpovedajúcej výslovnej formulácie v rozhodnutí Komisie z 19. júla 2016 je nejasné i to, či sa vynechanie osobitných vozidiel z vyšetrovania, o ktorom sa ešte pred vydaním rozhodnutia možno uvažovalo, po žiadosti o informácie z 30. júna 2015 v rámci finálneho rozhodovania o znení daného rozhodnutia napokon nezavrholo a pri konečnom koncipovaní rozhodnutia zahrnutie osobitných vozidiel (okrem vojenských vozidiel) bolo chcené a zamýšľané.

[30] Navyše ak sa vezme do úvahy fakt, že rozhodnutie Komisie bolo vydané v tzv. procese urovnávania sporov, je tu možnosť, že slovné formulácie, ktoré napokon Komisia zvolila, vyzneli „mäkšie“, aby bolo možné dosiahnuť vôbec nejaké rozhodnutie v rámci konania o urovnaní. Na tomto pozadí nie je jasné ani to, aké následky by mala mať taká možno „mäkšia“ formulácia pre dosah právnych účinkov rozhodnutia z 19. júla 2016 vo vzťahu k špecializovaným vozidlám.

[31] **bb.** Súvislosť medzi rozhodnutím Komisie a vnútroštátnym právom uplatniteľným na vec samu, ktorá je relevantná pre rozhodnutie vo veci samej, vyplýva z toho, že podľa nemeckého práva na základe už citovaného ustanovenia § 33 ods. 4 GWB v znení platnom v rozhodnom čase je tu viazanosť nemeckých súdov konštatovaniami Komisie o porušeníach kartelového práva.

[32] Presné – ktoré sa má spresniť formou jeho výkladu – pochopenie slovného znenia rozhodnutia Komisie z 19. júla 2016 tak má význam pre dosah viazanosti stanovenej podľa vnútroštátneho práva. V tomto smere musí byť vnútroštátny súd v tomto konaní týkajúcom sa právnej úpravy kartelovej škody schopný jasne určiť, v akom rozsahu je viazaný rozhodnutím Komisie z 19. júla 2020. To momentálne nie je možné.

[33] V konaní, ktorého sa týka toto prejudiciálne konanie, preto úspech alebo neúspech žaloby závisí od zodpovedania predloženej otázky týkajúcej sa výkladu rozhodnutia Komisie z 19. júla 2016. Ak by výsledkom výkladu malo byť to, že na osobitné vozidlá, ako vozidlá na odvoz odpadu, ktoré sú predmetom tohto konania, sa nevzťahujú účinky rozhodnutia Komisie, žalobca by sa nemohol odvolávať na zodpovedajúci priamy záväzný účinok rozhodnutia Komisie a vo vzťahu k nepriamym účinkom kartelu, ktoré v takom prípade ako jediné prichádzajú do úvahy, by vznikali iné, ďalekosiahlejšie procesné požiadavky na dôkazné bremeno účastníkov konania.

[34] Vnútroštátny súd pritom považuje za procesne hospodárne, aby sa predložená prejudiciálna otázka vyjasnila už teraz, pretože najmä hospodárske ohodnotenie možnej škody spôsobenej kartelom, ktoré by sa prípadne vyžadovalo v ďalšom konaní o žalobe, by bolo možné len s vynaložením veľkého procesného úsilia a značných nákladov – prípadne aj za prizvania znalca v oblasti ekonómie.

[35] Zodpovedanie otázky má značný význam aj nad rámec predmetného prejudiciálneho konania. V tomto smere vnútroštátny súd [omissis] poukazuje na to, že na ňom boli začaté aj ďalšie konania s podobným skutkovým stavom, niektoré s podstatne väčším množstvom nadobúdacích procesov (v rádoch niekoľkých stoviek nákladných motorových vozidiel), v ktorých taktiež ide – aj – o otázku, či vozidlá na odvoz odpadu alebo iné druhy osobitných/špecializovaných vozidiel [omissis] spadajú pod viazanosť rozhodnutím Komisie z 19. júla 2016. [omissis]

[36] [omissis] [omissis]

[37] 2. [Vnútroštátne procesné právo] [omissis]

[38] 3. [omissis]