

**Lieta C-588/20**

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu**

**Iesniegšanas datums:**

2020. gada 10. novembris

**Iesniedzējtiesa:**

*Landgericht Hannover* (Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2020. gada 19. oktobris

**Prasītājs:**

*Landkreis Northeim*

**Atbildētājs:**

*Daimler AG*

[..]

*Landgericht*

*Hannover*

**Lēmums**

[..]

Lietā

*Landkreis Northeim* [..]

– Prasītāja –

[..]

pret

*Daimler AG*, [..] Štutgarte

– Atbildētājs –

[..] [orig. 2. lpp.]

*Landgericht Hannover* [Hanoveres apgabaltiesa] – 13. *Zivilkammer* [13. Civillietu palāta] – [..] 2020. gada 19. oktobrī nolēma:

1. **Saskaņā ar LESD 267. panta 1. punkta b) apakšpunktu, 2. punktu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu [..]:**

**Vai Eiropas Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmums C (2016) 4673 *final*, kas izdots saskaņā ar LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu (lieta AT.39824 – Kravas automobiļi), ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā Komisijas lēmumā konstatētais attiecas arī uz īpašajiem un specializētajiem transportlīdzekļiem, jo īpaši uz atkritumu savākšanas transportlīdzekļiem?**

2. **Apturēt tiesvedību līdz Eiropas Savienības Tiesas nolējumam par prejudiciālo jautājumu.**

[..]

#### **Pamatojums**

[1] 1. [..]

[2] a. Izskatāmās tiesvedības pamatā ir šādi faktiskie apstākļi [..]:

[3] Prasītāja ir publisko tiesību reglamentēta struktūra un iegādājās no atbildētāja, globāla mēroga autobūves uzņēmuma, kas tostarp izstrādā, ražo un tirgo kravas automobiļus, ar 2006. gada 19. jūnija pasūtījumu pilnībā nokomplektētu atkritumu savākšanas transportlīdzekli par cenu 146 740,00 EUR un ar 2007. gada 10. decembra pasūtījumu pilnībā nokomplektētu atkritumu savākšanas transportlīdzekli par cenu 146 586,58 EUR. [orig. 3. lpp.]

[4] Eiropas Komisija ar 2016. gada 19. jūlija lēmumu, kas adresēts arī atbildētājam [..], konstatēja, ka dažādi uzņēmumi, tostarp atbildētājs, rīkojušies, pārkāpjot konkurences noteikumus [..]. Tur teikts:

[5] “2.3. Pārkāpuma kopsavilkums:

“Ar pārkāpumu saistītie izstrādājumi ir kravas automobiļi, kuru svars ir no 6 līdz 16 tonnām (“vidējas noslodzes kravas automobiļi”) un kravas automobiļi, kas sver vairāk nekā 16 tonnas (“lielas noslodzes automobiļi”) – gan kravas automobiļi bez piekabes, gan autovilcēji (turpmāk tekstā vidējas un lielas noslodzes kravas automobiļi kopā saukti – “kravas automobiļi”) (<sup>5</sup> tas neattiecas uz kravas automobiļiem, kas paredzēti militārām vajadzībām). Lieta neattiecas uz pēcpārdošanas pakalpojumiem, citiem pakalpojumiem un garantijām

attiecībā uz kravas automobiļiem, lietotu kravas automobiļu vai jebkuru citu preču vai pakalpojumu pārdošanu.”

[6] Dokumenta angļu versijā

[[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)] [OMISSIS] ir noteikts:

[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] Prasītāja apgalvo, ka Komisijas konstatētā kravas automobiļu karteļa dēļ viņai, iegādājoties abus atkritumu savākšanas transportlīdzekļus, ir radušies ekonomiski zaudējumi karteļa noteikto pārmērīgo cenu dēļ, un to atlīdzināšanu viņš šajā tiesvedībā prasa no atbildētāja.

[9] Tā uzskata, ka viņas iegādātie atkritumu savākšanas transportlīdzekļi atbilst Komisijas lēmumā dotajam kravas automobiļu definējumam un atsaucas uz lēmuma formulējumu, saskaņā ar kuru specializētie transportlīdzekļi acīmredzami nav tikuši izslēgti.

[10] Atbildētājs turpretī uzskata, ka uz apstrīdētajiem atkritumu savākšanas transportlīdzekļiem kā specializētajiem transportlīdzekļiem Komisijas lēmums neattiecas. Šajā sakarā tas atsaucas uz faktu, ka pirms 2016. gada 19. jūlija lēmuma Komisija atbildētājam adresētajā [...] 2015. gada 30. jūnija informācijas pieprasījumā [...] precizēja izmeklēšanas apjomu un līdz ar to informēja, ka jēdziens “Kravas automobiļi” neaptverot lietotas kravas automašīnas, īpašos un specializētos transportlīdzekļus (piemēram, militāros transportlīdzekļus, ugunsdzēsēju specializēto transportu), tālāk pārdotas virsbūves (tā sauktās “*add-ons*”), pēcpārdošanas pakalpojumus un citus pakalpojumus, kā arī garantijas pakalpojumus.

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

[12] **aa.** Attiecīgās Vācijas tiesību normas redakcija, kas piemērojama šī strīda izlemšanai, ir šāda: [orig. 5. lpp.]

[13] “*GWB* [Likums pret konkurences ierobežojumiem] 33. pants – prasība par aizlieguma noteikšanu, atbildība par zaudējumiem

...

(4) Ja tiek prasīta kompensācija par šā akta vai Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 81. vai 82. panta pārkāpumu, tiesai ir saistošs pārkāpuma konstatējums, kāds tas norādīts konkurences uzraudzības iestādes, Eiropas Komisijas vai konkurences uzraudzības iestādes vai tiesa, kas kā tāda darbojas kādā citā Eiropas Savienības dalībvalstī, galīgajā nolēmumā. Tas pats attiecas uz atbilstošiem konstatējumiem juridiski saistošos tiesas nolēmumos, kas pieņemti 1. teikumā norādīto nolēmumu apstrīdēšanas rezultātā. [..]”

[14] (Likuma par konkurences ierobežojumu novēršanu 33. panta 4. punkts (2005. gada 15. jūlija redakcijā), kas bija spēkā no 2005. gada 13. jūlija līdz 2013. gada 29. jūnijam [..])

[15] [..] Ņemot vērā atbildētāja konkurences noteikumu pārkāpumus, ko prasītāja sasaista ar strīdīgo transportlīdzekļu iegādi, pamatojoties uz prasītājas 2006. gada 19. jūnija un 2007. gada 16. oktobra pasūtījumiem, [..] ir jāpiemēro šajā laikā spēkā esošā *GWB* 33. panta 4. punkta redakcija. **[oriģ. 6. lpp.]**

[16] [..] Šī valsts tiesību norma ir jau saskaņā ar Savienības tiesību aktiem piemērojamās Regulas 1/2003 16. panta 1. punkta 1. teikuma normas deklaratīvs atreferējums, vismaz ciktāl šis ES regulējums ir attiecināms [..].

[17] **bb.** [valsts tiesu judikatūra] [..].

[18] [..].

[19] [..].

[20] [..] **[oriģ. 7. lpp.]** [..].

[21] c. Turpmāk minēto iemeslu dēļ iesniedzējtiesai ir šaubas par Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmuma interpretāciju prejudiciālā jautājuma izpratnē (**aa.**) un šajā ziņā pastāv būtiska saistība starp Komisijas lēmumu un pamatlietā piemērojamām valsts tiesībām (**bb.**) [..]:

[22] **aa.** Šaubas par Komisijas lēmuma interpretāciju vispirms rodas tādēļ, ka Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmumā ietvertajā formulējumā

[23] “Ar pārkāpumu saistītie izstrādājumi ir kravas automobiļi, kuru svars ir no 6 līdz 16 tonnām (“vidējas noslodzes kravas automobiļi”) un kravas automobiļi, kas sver vairāk nekā 16 tonnas (“lielas noslodzes automobiļi”) – gan kravas automobiļi bez piekabes, gan autovilcēji (turpmāk tekstā vidējas un lielas noslodzes kravas automobiļi kopā saukti – “kravas automobiļi”) (1 tas neattiecas uz kravas automobiļiem, kas paredzēti militārām vajadzībām). Lieta neattiecas uz pēcpārdošanas pakalpojumiem, citiem pakalpojumiem un

garantijām attiecībā uz kravas automobiļiem, lietu kravas automobiļu vai jebkuru citu preču vai pakalpojumu pārdošanu.”

[24] [..]

[25] vispārīgi ir runāts tikai par kravas automobiļiem un nepārprotami izslēgti kravas automobiļi, kas paredzēti militāriem nolūkiem, tāpēc tādējādi **[oriģ. 8. lpp.]** ir iespējamās dažādas interpretācijas iespējas attiecībā uz citiem specializētajiem transportlīdzekļiem. No vienas puses, šo formulējumu varētu saprast tā, ka būtībā tajā jāiekļauj tikai “parastie” kravas automobiļi – izņemot tos, kas paredzēti militāriem mērķiem – un tāpēc uz specializētajiem transportlīdzekļiem būtu jāattiecinā jēdziens “citas preces”, ja nav skaidras norādes, un tie būtu jāizslēdz no jēdziena “kravas automobīlis”. No otras puses, šo formulējumu varētu saprast arī tā, ka ar jēdzienu “kravas automobīlis” ir domāts jebkura veida kravas automobīlis, ieskaitot visu veidu specializētos transportlīdzekļus, izņemot transportlīdzekļus militāriem mērķiem.

[26] Turklāt šaubas par Komisijas lēmuma interpretāciju rodas no atbildētāja minētā fakta, ka Komisija pirms 2016. gada 19. jūlija lēmuma pieņemšanas atbildētājam adresētajā 2015. gada 30. jūnija informācijas pieprasījumā precizēja izmeklēšanas apjomu un norādīja, ka jēdziens “kravas automobīlis” neietver “īpašos un specializētos transportlīdzekļus (piemēram, militārus transportlīdzekļus, ugunsdzēsēju transportlīdzekļus)”.

[27] Ja Komisijas lēmuma interpretācijai būtu pielietojamas tādas pašas metodes kā likumam, interpretācijas rezultātu varētu sasniegt, ņemot vērā lēmuma pieņemšanas vēsturi; tad noteiktos apstākļos paziņojumi, ko Komisija sniegusi pirms lēmuma pieņemšanas, būtu jāizmanto lēmuma teksta interpretācijas kontekstā, lai noteiktu tā iedarbības apjomu.

[28] Šajā sakarā nav skaidrs, vai saistībā ar 2015. gada 30. jūnija informācijas pieprasījumu Komisija, iespējams, jau pirms turpmākā lēmuma pieņemšanas ir skaidri norādījusi, ka specializētos transportlīdzekļus kā tādus nevajadzētu ietvert jēdzienā “kravas automobīlis”, un papildinājums iekavās, kas ir ietverts šajā informācijas pieprasījumā ar norādi “piemēram, militārie transportlīdzekļi, ugunsdzēsēju transportlīdzekļi” ir vien tikai piemēri, bet ne pilnīgs uzskaitījums. **[oriģ. 9. lpp.]**

[29] Tā kā Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmumā nav atbilstoša izsmeltoša formulējuma, turpmāk nav arī skaidrs, vai pēc 2015. gada 30. jūnija informācijas pieprasījuma galīgā lēmumu pieņemšanas procesā specializēto transportlīdzekļu izslēgšana, kas sākotnēji tika apsvērta pirms lēmuma pieņemšanas, ir atcelta, un specializēto transportlīdzekļu (izņemot militāros transportlīdzekļus) iekļaušana galīgajā lēmumā bija gribēta un domāta.

[30] Ja ņem vērā arī to, ka Komisijas lēmums tika pieņemts tā saucamajā izlīguma procedūrā, tāpēc ir pieļaujams arī tas, ka Komisijas galu galā izvēlētie valodnieciskie formulējumi varēja izrādīties “maigāki”, lai vispār būtu iespējams

izlīguma lēmumu pieņemt. Ņemot to vērā, nav arī skaidrs, kā šādam, iespējams, “maigākam” formulējumam vajadzētu ietekmēt 2016. gada 19. jūlija lēmuma tiesiskās iedarbības apjomu attiecībā uz specializētajiem transportlīdzekļiem.

[31] **bb.** Attiecīgā saikne starp Komisijas lēmumu un strīdam pamatlietā piemērojamām valsts tiesību normām izriet no tā, ka, pamatojoties uz Vācijas tiesību aktiem saskaņā ar jau iepriekš citēto *GWB* 33. panta 4. punkta normu (tā brīža redakcijā), Vācijas tiesām ir saistoši Komisijas konstatētie konkurences noteikumu pārkāpumi.

[32] Tāpēc Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmuma precīzai izpratnei, kas jākonkretizē interpretācijas ceļā, ir nozīme valsts tiesību aktos paredzētās saistošās iedarbības apmēra noteikšanā. Šajā sakarā iesniedzējtiesai gaidāmajā konkurences tiesvedībā ir jāspēj skaidri noteikt, cik lielā mērā Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmums ir saistošs. Pašlaik tas nav iespējams.

[33] Minētajā procesā pamatlietā prasības apmierināšana vai noraidīšana ir atkarīga no atbildes uz jautājumu par Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmuma interpretāciju [**oriģ. 10. lpp.**]. Ja no interpretācijas izrietētu, ka uz specializētajiem transportlīdzekļiem, kā, piemēram, šeit aplūkotajiem atkritumu savākšanas transportlīdzekļiem, Komisijas lēmuma ietekme nav attiecināma, prasītāja nevarētu atsaukties uz atbilstošu Komisijas lēmuma tiešu saistošo iedarbību, un saistībā ar tikai pēc tam iespējamām aizliegtās vienošanās netiešām sekām izrietētu citi, plašāki procesuāli prasījumi attiecībā uz pušu pierādīšanas pienākumu.

[34] Iesniedzējtiesa uzskata, ka šobrīd no procesuālās ekonomijas viedokļa ir lietderīgi precizēt prejudiciālajam nolēmumam izvirzīto jautājumu, jo īpaši tāpēc, ka iespējamā kartēļa kaitējuma ekonomiskais novērtējums, kas var būt nepieciešams turpmākā tiesvedībā, būs iegūstams tikai ar ievērojamiem procesuāliem un izmaksām saistītiem pasākumiem – iespējams, pieprasot ekonomisko novērtējumu.

[35] Atbildei uz jautājumu ir arī būtiska nozīme ārpus šīs tiesvedības. Iesniedzējtiesa tiktāl norāda, ka [...] tajā vēl citās ierosinātās tiesvedībās ar līdzīgiem faktiem, kurās daļēji ir ievērojami lielāks skaits iegādes darījumu (daļēji vairāki simti kravas automobiļu), arī strīdus pamatā ir jautājums par to, vai atkritumu savākšanas transportlīdzekļus vai īpašu un citu specializētu transportlīdzekļu veidus [...] skar Komisijas 2016. gada 19. jūlija lēmuma saistošā iedarbība. [...]

[36] [...] [**oriģ. 11. lpp.**] [...]

[37] **2.** [valsts procesuālās tiesības] [...]

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