

Дело C-588/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

10 ноември 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Hannover (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

19 октомври 2020 г.

Ищец:

Landkreis Northeim

Ответник:

Daimler AG

[...]

Landgericht Hannover (Областен съд Хановер, Германия)

Определение

[...]

по дело

Landkreis Northeim [...]

- ищец -

[...]

срещу

Daimler AG, [...] Щутгарт

- ответник -

[...] [ориг. 2]

[...] на 19 октомври 2020 г. Landgericht Hannover — тринадесети граждански състав — определи:

1. На основание член 267, първа алинея, буква б) и член 267, втора алинея ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос [...]:

Трябва ли решение на Комисията на Европейските общности от 19 юли 2016 г. — C(2016) 4673 final, прието относно производство по член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП (дело AT.39824 — Trucks), да се тълкува в смисъл, че в обхвата на констатациите в това решение на Комисията попадат и специалните/специализираните превозни средства, в частност камионите за битови отпадъци?

2. Спира производството по делото до произнасянето от Съда на Европейския съюз по посочения в първа точка преюдициален въпрос.

[...]

#### Мотиви

[1] 1. [...]

[2] а. Фактичестката обстановка по делото, в рамките на което се отправя настоящото преюдициално запитване, е следната [...]:

[3] Ищецът е субект на публичното право, който след съответното предварително провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки купува с поръчка от 19 юни 2006 г. от ответника — действащ в световен мащаб автомобилен концерн, който наред с останалото разработва, произвежда и продава товарни автомобили — напълно оборудван камион за битови отпадъци на цена от 146 740,00 EUR, а с поръчка от 10 декември 2007 г. — напълно оборудван камион за битови отпадъци на цена от 146 586,58 EUR. [ориг. 3]

[4] С решение от 19 юли 2016 г., адресирано в частност до ответника [...], Комисията на Европейския съюз установява антиконкурентно поведение на различни предприятия, в това число и на ответника [...]. То гласи:

[5] „2.3. Резюме на нарушението

[...] Стоките, до които се отнася нарушението, са камиони с тегло между 6 и 16 тона („средни камиони“) и товарни автомобили с тегло над 16 тона („тежкотоварни камиони“), както „твърди“

товарни автомобили, така и тракторни камиони (по-нататък средните и тежкотоварните камиони се наричат заедно „камиони“) (<sup>5</sup> Изключени са камионите за военна употреба). В случая не става въпрос за следпродажбено обслужване, други услуги и гаранции за камиони, продажба на употребявани камиони или всякакви други стоки или услуги.“

[6] В текста на английски език на това решение се посочва следното: [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec\_docs/39824/39824\_8750\_4.pdf] [OMISSIS] est libellée sur ce point de la manière suivante :

[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 [ориг. 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] Ищецът твърди, че в резултат от установения от Комисията картел относно камионите при покупката на двата си камиона за битови отпадъци е претърпял имуществени вреди поради дължащи се на картела завишени цени, като за тези вреди иска обезщетение от ответника в рамките на предявения в настоящото производство иск.

[9] Той счита, че закупените от него камиони за битови отпадъци попадат в обхвата на понятието за камиони, съдържащо се в решението на Комисията, и в това отношение се позовава на текста на решението, което не предвижда изрично изключване на специалните превозни средства.

[10] Ответникът обаче счита, че спорните камиони за битови отпадъци, като специални превозни средства, не са обхванати от решението на Комисията. В тази насока той твърди, че преди приемането на решението от 19 юли 2016 г. в адресирано до ответника [...] искане за информация от 30 юни 2015 г. [...] Комисията уточнява обхвата на проверките и посочва, че понятието за камион не обхваща употребявани камиони, специални/специализирани превозни средства (напр. военни превозни средства, противопожарни автомобили), препродавани надстройки (т. нар. „add-ons“), after-sales-услуги, както и други услуги и гаранционни услуги.

[11] б. [...]

[12] аа. Разпоредбата от германското право, релевантна за решаването на спора, в приложимата ѝ в конкретния случай редакция, гласи: [ориг. 5]

[13] „Член 33 от Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Закон срещу ограниченията на конкуренцията, наричан по-нататък „GWB“) — Иск за преустановяване на нарушение, отговорност за вреди

[...]

(4) Когато се търси обезщетение за вреди поради нарушение на разпоредба от този закон или на член 81 или 82 от Договора за създаване на Европейската общност, съдът е обвързан от констатацията за нарушението, направена в окончателно решение на органа за защита на конкуренцията, на Комисията на Европейските общности или на органа по конкуренцията или на съда, действащ като такъв орган, в друга държава членка на Европейската общност. Същото важи за аналогични констатации във влезли в сила съдебни решения, постановени в резултат от обжалване на решенията, посочени в първо изречение [...].“

[14] (Член 33, параграф 4 от Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Закон срещу ограниченията на конкуренцията), в редакцията му от 26 юни 2013 г., в сила от 13 юли 2005 г. до 29 юни 2013 г.[...]).

[15] [...] Предвид твърдените от ищеца картелни нарушения на ответника във връзка със спорните превозни средства, предмет на поръчките на ищеца от 19 юни 2006 г. и 16 октомври 2007 г., приложима е редакцията на член 33, параграф 4 от GWB, която е в сила към тези дати. **[ориг. 6]**

[16] [...] Тази национална разпоредба възпроизвежда декларативно така или иначе действащия съгласно правото на Съюза член 16, параграф 2, първо изречение от Регламент 1/2003, поне доколкото обхватът на тази правна уредба на Съюза е достатъчна [...].

[17] **бб.** [национална съдебна практика] [...].

[18] [...].

[19] [...].

[20] [...] **[ориг. 7]** [...].

[21] в. По изложените по-долу причини запитващата юрисдикция има съмнения за тълкуването на решението на Комисията от 19 юли 2016 г., изразени в преюдициалния въпрос, **(аа.)** и в това отношение е налице релевантна за решаването на спора връзка между решението на Комисията и националното право, приложимо към спора по главното производство **(бб.)**. [...]:

[22] **aa.** Съмнения за тълкуването на решението на Комисията поражда най-напред обстоятелството, че с дословната формулировка на решението на Комисията от 19 юли 2016 г.

[23] „Стоките, до които се отнася нарушението, са камиони с тегло между 6 и 16 тона („средни камиони“) и товарни автомобили с тегло над 16 тона („тежкотоварни камиони“), както „твърди“ товарни автомобили, така и тракторни камиони (по-нататък средните и тежкотоварните камиони се наричат заедно „камиони“) (1 Изключени са камионите за военна употреба). В случая не става въпрос за следпродажбено обслужване, други услуги и гаранции за камиони, продажба на употребявани камиони или всякакви други стоки или услуги.“

[24] [...]

[25] Най-общо се визират само камионите, а изрично изключени са камионите за военна употреба, поради което са възможни [ориг. 8] различни тълкувания по отношение на другите специализирани превозни средства. От една страна, тази формулировка би могла да се разбира в смисъл, че по принцип обхваща само „обикновените“ камиони — без такива за военна употреба — и че следователно при липсата на изрично посочване специалните превозни средства попадат в обхвата на понятието „други стоки“ и са изключени обхвата на понятието „камиони“. От друга страна, тази формулировка би могла да се разбира и в смисъл, че понятието „камиони“ се отнася до всички видове камиони, т.е. всички видове специални превозни средства, с изключение на военни превозни средства.

[26] Освен това съмнения за тълкуването на решението на Комисията поражда посоченият от ответника факт, че преди приемането на решението от 19 юли 2016 г. в адресирано до ответника искане за информация от 30 юни 2015 г. Комисията уточнява обхвата на проверките и посочва, че понятието за камион не обхваща „специални/специализирани превозни средства (напр. военни превозни средства, противопожарни автомобили)“.

[27] Ако към решение на Комисията се прилагат същите методи за тълкуване като към закон, би могло да се направи тълкувателен извод въз основа на подготвителната работа по решението; при това положение в рамките на тълкуването на текста на решението за определяне на обхвата на действието му би следвало да се вземат предвид евентуалните изявления на Комисията преди приемането на решението.

[28] В този аспект не е ясно дали е било възможно в рамките на искането за информация от 30 юни 2015 г. още преди приемането на въпросното решение Комисията да уточни, че специалните/специализираните превозни средства поначало не попадат в обхвата на понятието за камиони и скобите в това искане за информация с уточнението „напр. военни превозни средства,

противопожарни автомобили“ да съдържат само примерно, а не изчерпателно изброяване. [ориг. 9]

[29] Поради липсата на съответна изрична формулировка в решението на Комисията от 19 юли 2016 г., все още не е ясно дали е възможно след искането за информация от 30 юни 2015 г., в рамките на процеса по окончателно приемане на решението, Комисията да се отказва от изключването на специалните превозни средства, първоначално планирано преди приемането на решението, и при окончателното приемане на решението да цели и предвижда включване на специални превозни средства (с изключение на военните превозни средства).

[30] Освен това, ако се отчете фактът, че решението на Комисията е прието в рамките на т. нар. процедура за постигане на споразумение, несъмнено в случая трябва да се има предвид, че възприетите в крайна сметка от Комисията езикови формулировки биха могли да бъдат „по-гъвкави“ с цел постигане на решение въз основа на споразумение. С оглед на това не е ясна и каква е последицата от подобна евентуално „по-гъвкава“ формулировка за обхвата на правните последици от решението от 19 юли 2016 г. досежно специалните превозни средства.

[31] **66.** Релевантната за решаването на спора връзка между решението на Комисията и приложимото към спора по главното производство национално право (**66.**) следва от обстоятелството, че съгласно германското право по силата на цитираната по-горе разпоредба на член 33, параграф 4 от GWB, в старата му редакция, констатираното от Комисията нарушение на картелното право има обвързващо действие за германските съдилища.

[32] Следователно правилното — изяснено по тълкувателен път — разбиране на текста на решението на Комисията от 19 юли 2016 г. е от значение за обхвата на обвързващото действие, предвидено в националното право. В това отношение във висящото в случая производство в областта на картелното право е необходимо запитващата национална юрисдикция да може ясно да определи обхвата на обвързващото действие на решението на Комисията от 19 юли 20[16] г. Понастоящем това не е възможно.

[33] Ето защо уважаването или отхвърлянето на иска в конкретно разглежданото производство зависи от отговора на поставения въпрос за тълкуване [ориг. 10] на решението на Комисията от 19 юли 2016 г. Ако от тълкуването следва, че специални превозни средства като разглежданите в случая камиони за битови отпадъци не попадат в обхвата на решението на Комисията, ищецът няма да може да се позове на съответно пряко обвързващо действие на решението на Комисията и за възможните в този случай само косвени последици от картела биха възникнали други, допълнителни процесуални изисквания относно тежестта на доказване от страните.

[34] В тази насока запитващата юрисдикция счита за съответстващо с принципа на процесуална икономия преюдициалният въпрос да се изясни още отсега, тъй като по-специално икономическата оценка на възможните вреди от картел, която евентуално би била необходима в рамките на понататъшното исково производство, е възможна само при значителни процесуални и свързани с разходи усилия, евентуално като се поиска икономическа експертиза.

[35] Отговорът, който ще бъде даден на преюдициалния въпрос, е от особена важност и отвъд производството, по което е отправено настоящото запитване. В това отношение запитващата юрисдикция [...] посочва, че понастоящем пред нея са образувани и други производства със сходна фактическа обстановка, като в някои случаи са налице повече придобивни сделки (понякога – стотици камиони); по тези дела основният аспект също е спорният въпрос дали камионите за битови отпадъци или други видове специални/специализирани превозни средства [...] попадат в обхвата на обвързващото действие на решението на Комисията от 19 юли 2016 г. [...].

[36] [...] **[ориг. 11]** [...]

[37] **2.** [национално процесуално право] [...]

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

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ