



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta)

2019. gada 29. jūlijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesu iestāžu sadarbība civillietās – Regula (ES) Nr. 1215/2012 – Īpašā jurisdikcija – 7. panta 2. punkts – Lietas, kas attiecas uz neatļautu darbību vai kvazideliktu – Vieta, kur iestājies notikums, kas rada kaitējumu – Kaitējuma rašanās vieta – Prasība atlīdzināt kaitējumu, ko ir radījusi aizliegta vienošanās, kura ir atzīta par pretēju LESD 101. pantam un Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu 53. pantam

Lietā C-451/18

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Győri Ítéltábla* (Ģēras apelācijas tiesa, Ungārija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2018. gada 19. jūnijā un kas Tiesā reģistrēts 2018. gada 10. jūlijā, tiesvedībā

Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft.

pret

DAF Trucks NV,

TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Toadere [*C. Toader*] (referente), tiesneši A. Ross [*A. Rosas*] un M. Safjans [*M. Safjan*],

ģenerāladvokāts: M. Špunars [*M. Szpunar*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *DAF Trucks NV* vārdā – *M. Boronkay*, *ügyvéd*, kā arī *B. Winters* un *J. K. de Pree*, *advocaten*,
- Ungārijas valdības vārdā – *M. Z. Fehér* un *Z. Wagner*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *M. Heller* un *K. Talabér-Ritz*, kā arī *G. Meessen*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklauššanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – ungāru.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2012, L 351, 1. lpp.) 7. panta 2. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp *Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft.* (turpmāk tekstā – “*Tibor-Trans*”), atbilstoši Ungārijas tiesībām dibinātu sabiedrību, un *DAF Trucks NV*, atbilstoši Nīderlandes tiesībām dibinātu sabiedrību, par prasību atlīdzināt zaudējumus, kas celta, lai tiktu atlīdzināts kaitējums, kurš, iespējams, ir nodarīts, pārkāpjot LESD 101. pantu un Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu (OV 1994, L 1, 3. lpp.; turpmāk tekstā – “EEZ līgums”) 53. pantu.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 1215/2012 15., 16. un 34. apsvērumi ir formulēti šādi:

“(15) Jurisdikcijas noteikumiem vajadzētu būt ļoti paredzamiem, un tiem būtu jābalstās uz principu, ka jurisdikcijas pamatā ir atbildētāja domicils. Jurisdikcijai vienmēr vajadzētu būt pieejamai ar šādu pamatojumu, izņemot dažās skaidri noteiktās situācijās, kurās strīda priekšmets vai pušu autonomija garantē citu sasaistes faktoru. Juridiskas personas domicils jānosaka autonomi, lai kopējos noteikumus padarītu pārskatāmākus un novērstu jurisdikcijas kolīzijas.

(16) Papildus atbildētāja domicilam vajadzētu būt alternatīviem jurisdikcijas pamatojumiem, kuru pamatā ir cieša saistība starp tiesu un lietu vai kuru nolūks ir veicināt pareizu tiesvedības norisi. Ciešas saistības pastāvēšanai būtu jānodrošina juridiskā noteiktība un jānovērš iespējamība, ka prasību pret atbildētāju ceļ viņam saprātīgi neparedzamā dalībvalsts tiesā. Tas ir jo īpaši svarīgi strīdos par ārpuslīgumiskām saistībām, kas izriet no privātās dzīves un personas tiesību aizskārumiem, tostarp no goda aizskaršanas un neslavas celšanas.

[..]

(34) Būtu jānodrošina nepārtrauktība starp 1968. gada [27. septembra Konvenciju par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 1972, L 299, 32. lpp.)], [Padomes] Regulu (EK) Nr. 44/2001 [(2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.)] un šo regulu, un tālab būtu jānosaka pārejas noteikumi. Šī pati nepārtrauktības vajadzība attiecas uz 1968. gada Briseles konvencijas un regulu, kas to aizstāj, interpretāciju Eiropas Savienības Tiesā.”

- 4 Regulas Nr. 1215/2012 I nodaļas “Darbības joma un definīcijas” 1. panta 1. punktā ir paredzēts

“Šo regulu piemēro civillietās un komerclietās neatkarīgi no tiesas būtības. [..]”

- 5 Šīs regulas II nodaļa “Jurisdikcija” īpaši ietver 1. iedaļu “Vispārīgi noteikumi” un 2. iedaļu “Īpašā jurisdikcija”. Minētās regulas 4. panta 1. punktā, kas ietilpst šajā 1. iedaļā, ir noteikts:

“Saskaņā ar šo regulu, personas, kuru domicils ir kādā dalībvalstī, neatkarīgi no viņu pilsonības, var iesūdzēt attiecīgās dalībvalsts tiesā.”

- 6 Regulas Nr. 1215/2012 7. pants, kas ir ietverts šīs regulas II nodaļas 2. iedaļā, ir formulēts šādi:

“Personu, kuras domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt citā dalībvalstī:

[..]

2) lietās, kas attiecas uz neatļautu darbību vai kvazideliktu, – tās vietas tiesās, kur iestājies vai var iestāties notikums, kas rada kaitējumu;

[..].”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 7 2016. gada 19. jūlijā Eiropas Komisija pieņēma Lēmumu C(2016) 4673 *final* par procedūru saskaņā ar [LESD] 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu (Lieta AT.39824 – Kravas automašīnas), kura kopsavilkums tika publicēts 2017. gada 6. aprīļa *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV 2017, C 108, 6. lpp.; turpmāk tekstā – “attiecīgais lēmums”).
- 8 Ar attiecīgo lēmumu Komisija konstatēja, ka pastāv aizliegta vienošanās, kas panākta starp piecpadsmit starptautiskiem kravas automašīnu ražotājiem, tostarp *DAF Trucks*, saistībā ar divām preču kategorijām, proti, kravas automašīnām, kas sver 6 līdz 16 tonnas vai kas sver vairāk nekā 16 tonnas, neatkarīgi no tā, vai runa ir par kravas automašīnām bez piekabes, vai par autovilcējiem.
- 9 Saskaņā ar šo lēmumu aizliegta vienošanās izpaudās kā vienots un turpināts LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpums, kas saistībā ar trim sabiedrībām dalībniecēm norisinājās laikposmā no 1997. gada 17. janvāra līdz 2010. gada 20. septembrim un saistībā ar divpadsmit pārejām sabiedrībām dalībniecēm, tostarp *DAF Trucks*, – laikposmā no 1997. gada 17. janvāra līdz 2011. gada 18. janvārim. Pārkāpumu veidoja koluzīvi nolīgumi par cenu noteikšanu un bruto cenu paaugstināšanu kravas automašīnām Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ), kā arī laika grafiku un ar emisiju tehnoloģiju ieviešanu šīm kravas automašīnām, kas bija paredzēta EURO 3 līdz 6 standartos, saistīto izmaksu pārvešanu.
- 10 No attiecīgā lēmuma izriet, ka līdz 2004. gadam sarunas par cenām, to paaugstināšanu un jaunu emisijas standartu ieviešanu notika tieši šī lēmuma adresāšu sabiedrību galvenajos birojos un ka vismaz no 2002. gada augusta sarunas notika ar Vācijas meitasuzņēmumu, kas dažādā mērā sniedza ziņojumus saviem galvenajiem birojiem, starpniecību.
- 11 Komisija uzskatīja, ka LESD 101. panta pārkāpums attiecās uz visu EEZ un ilga no 1997. gada 17. janvāra līdz 2011. gada 18. janvārim. Līdz ar to tā noteica naudas sodus visām dalībniecēm sabiedrībām, tostarp *DAF Trucks*, izņemot vienu sabiedrību, kas saņēma imunitāti.
- 12 Kā tas izriet no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem, *Tibor-Trans* ir sabiedrība, kas nodarbojas ar iekšzemes un starptautiskiem preču pārvadājumiem un kas no 2000. līdz 2008. gadam pakāpeniski veica ieguldījumus jaunu kravas automašīnu iegādē. Kā galīgais lietotājs *Tibor-Trans* nevarēja veikt iegādi tieši no ražotājiem, jo tai bija pienākums izmantot Ungārijā reģistrētus koncesionārus. Tā saņēma finansējumu no lizinga sabiedrībām, kas arī bija reģistrētas Ungārijā, noslēdzot lizinga līgumus, kuros bija paredzēta noteikta īpašumtiesību pāreja, un finansētājs cenai, par kuru *Tibor-Trans* bija vienojusies, pievienoja lizinga izmaksas un savu peļņas daļu. Īpašumtiesības uz kravas automašīnām *Tibor-Trans* tika nodotas lizinga līguma termiņa beigās – pēc tam, kad tā bija izpildījusi no tā izrietošās saistības.
- 13 Pamatlietā netiek apstrīdēts, ka *Tibor-Trans* kravas automašīnas nekad nav iegādājusies tieši no *DAF Trucks*.
- 14 No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka citas atbilstoši Ungārijas tiesībām dibinātas sabiedrības arī veica iegādes attiecīgajā lēmumā paredzētajā laikposmā. 2007. gada 4. aprīlī šīs sabiedrības pārņēma *Tibor-Trans*, tādējādi pārņemot to tiesības un pienākumus.

- 15 2017. gada 20. jūlijā *Tibor-Trans* vērsās *Győri Törvényszék* (Ģēras tiesa, Ungārija) ar prasību pret *DAF Trucks* par zaudējumu atlīdzību, kas pamatota ar ārpuslīgumisko atbildību, apgalvotajiem zaudējumiem izrietot no tā, ka kravas automašīnas tā bija iegādājusies par cenu, kas bija izkropļota, ņemot vērā koluzīvus nolīgumus, kuros *DAF Trucks* bija dalībniece.
- 16 *Tibor-Trans* norāda, ka Ungārijas tiesa savu starptautisko jurisdikciju izskatīt pamatlietu pamato ar Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punktu, kas ir interpretēts Tiesas judikatūrā, it īpaši 2015. gada 21. maija spriedumā *CDC Hydrogen Peroxide* (C-352/13, EU:C:2015:335), saskaņā ar kuru, ja atbildētājiem, kas ir reģistrēti dažādās dalībvalstīs, tiesā tiek prasīts atlīdzināt zaudējumus tāda vienota un turpināta pārkāpuma dēļ, kurā tie ir piedalījušies vairākās dalībvalstīs dažādos datumos un vietās, un ja Komisija ir konstatējusi šo LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu, ikviens no iespējamajiem cietušajiem var vērsties tās vietas tiesā, kurā ir tā juridiskā adrese.
- 17 *DAF Trucks* apstrīd Ungārijas tiesu starptautisko jurisdikciju un uzskata, ka pamatlīetas īpatnību dēļ 2015. gada 21. maija spriedumam *CDC Hydrogen Peroxide* (C-352/13, EU:C:2015:335) šajā lietā nav nozīmes. Šajā ziņā tā norāda, ka, pirmkārt, koluzīvās sanāksmes esot norisinājušās Vācijā, tāpēc jurisdikcijai būtu jābūt Vācijas tiesām, un ka, otrkārt, tai nekad nav bijis tiešu līgumisku attiecību ar *Tibor-Trans*, līdz ar to tā nevarēja saprātīgi sagaidīt, ka tiks iesūdzēta Ungārijas tiesās.
- 18 Ar 2018. gada 19. aprīļa lēmumu *Győri Törvényszék* (Ģēras tiesa) konstatēja, ka tās jurisdikcijā nav izskatīt pamatlietu, Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punkta piemērošanas nolūkā kā piesaistes kritērijam priekšroku dodot vietai, kur iestājies notikums, kas ir radījis kaitējumu, proti, vietai, kur tika īstenoti koluzīvie nolīgumi.
- 19 Saņēmusi apelācijas sūdzību par šo lēmumu, iesniedzējtiesa šaubās, vai, ja starp lietas dalībniekiem nav tiešas līgumiskas saiknes, pamatlietā ir iespējams pēc analogijas piemērot argumentāciju, kas izriet no 2015. gada 21. maija sprieduma *CDC Hydrogen Peroxide* (C-352/13, EU:C:2015:335). Tā arī pauž bažas par iespēju, ka minētais spriedums varētu izraisīt plaša *forum actoris* noteikuma ieviešanu, bet tas būtu pretrunā Regulas Nr. 1215/2012 mērķim.
- 20 Lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu nav neviena elementa, kas ļautu secināt, ka pamatlietā ir apstrīdēts, ka Ungārijas tiesām nevar būt starptautiskās jurisdikcijas vietā, kurā ir iestājies notikums, kas rada apgalvoto kaitējumu, jo neviens koluzīvais nolīgums, kas veido LESD 101. panta pārkāpumu, neesot īstenots Ungārijā. Tādējādi iesniedzējtiesa jautā, vai Ungārijas tiesas savu jurisdikciju var pamatot vismaz ar vietu, kurā ir materializējušies apgalvotie zaudējumi.
- 21 Šādos apstākļos *Győri Ítéltábla* (Ģēras apelācijas tiesa, Ungārija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai [...] Regulas [...] Nr. 1215/2012 [...] 7. panta 2. punktā paredzētais noteikums par īpašo jurisdikciju ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts tiesai ir jurisdikcija kā “tās vietas tiesai, kur iestājies notikums, kas rada kaitējumu”, ja

- šajā valstī atrodas prasītājas [pamatlietā], kas apgalvo esam cietusi zaudējumus, domicils, saimnieciskās darbības centrs vai mantisko interešu centrs;
- prasītājas [pamatlietā] prasījums pret vienīgo atbildētāju (kravas automašīnu ražotāju), kura domicils ir citā dalībvalstī, ir balstīts uz pārkāpumu, proti, koluzīviem nolīgumiem par cenu noteikšanu un kravas automašīnu bruto cenu paaugstinājumu EEZ, kas saskaņā [LESD] 101. panta 1. punktu ir konstatēts kādā ne tikai prasītājai [pamatlietā], bet arī citiem uzņēmumiem adresētā Komisijas lēmumā;
- prasītāja [pamatlietā] ir iegādājusies tikai citu aizliegtās vienošanās dalībnieku uzņēmumu ražotās kravas automašīnas;

- nekas neliecina, ka [dalīb]valstī, kuras tiesā ir celta prasība, būtu rīkota kāda no sanāksmēm, kuras ir kvalificētas kā konkurenci ierobežojošas;
- kravas automašīnas prasītāja [pamatlietā] parasti iegādājusies – par, tāsprāt, izkropļotām cenām – [dalīb]valstī, kuras tiesā ir celta prasība, tālab ar šajā valstī strādājošajiem uzņēmumiem slēdzot finanšu lizinga līgumus, kuros paredzēta cieši nolīgta īpašumtiesību pāreja, taču, pēc pašas teiktā, par darījuma nosacījumiem esot vienojusies tieši ar automašīnu izplatītājiem, savukārt lizinga devējs esot pievienojis nolīgtajām cenām savu peļņas daļu un lizinga izmaksas, īpašumtiesībām uz kravas automašīnām pārejot prasītājai [pamatlietā] brīdī, kad lizinga līguma termiņa beigās šis līgums ir izpildīts?”

Par prejudiciālo jautājumu

- 22 Uzdodot jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punkts ir interpretējams tādējādi, ka, izskatot prasību par tādu zaudējumu atlīdzību, ko ir izraisījis LESD 101. panta pārkāpums, kuru it īpaši veido koluzīvi nolīgumi par cenu noteikšanu un kravas automašīnu bruto cenas paaugstināšanu, par “vietu, kur ir iestājies notikums, kas rada kaitējumu”, var tikt uzskatīta vieta, kur, kā cietušais apgalvo, tam ir nodarīts šis kaitējums, pat tad, ja prasība ir vēsta pret attiecīgās aizliegtās vienošanās dalībnieku, ar kuru šis cietušais nav izveidojis līgumiskas attiecības.
- 23 Vispirms ir jāatgādina, pirmkārt, ka pastāvīgā judikatūra ir tāda, ka, ciktāl ar Regulu Nr. 1215/2012 tika atcelta un aizstāta Regula Nr. 44/2001, kas pati aizstāja 1968. gada 27. septembra Konvenciju par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās, kas grozīta ar turpmākām konvencijām par jaunu dalībvalstu pievienošanu šai konvencijai, Tiesas sniegtā interpretācija saistībā ar šo pēdējo minēto juridisko instrumentu noteikumiem ir attiecināma arī uz Regulu Nr. 1215/2012, ja šie noteikumi var tikt kvalificēti kā “līdzvērtīgi” (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2018. gada 31. maijs, *Nothartová*, C-306/17, EU:C:2018:360, 18. punkts; 2018. gada 15. novembris, *Kuhn*, C-308/17, EU:C:2018:911, 31. punkts, kā arī 2019. gada 28. februāris, *Gradbeništvo Korana*, C-579/17, EU:C:2019:162, 45. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 24 Otrkārt, ir jānorāda, ka prasība, kurā ir lūgts atlīdzināt kaitējumu, kas izriet no apgalvotiem Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem, piemēram, prasība pamatlietā, ietilpst jēdzienā “civillietās un komercietās” Regulas Nr. 1215/2012 1. panta 1. punkta izpratnē un līdz ar to ietilpst šīs regulas piemērošanas jomā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 23. oktobris, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-302/13, EU:C:2014:2319, 38. punkts).
- 25 Treškārt, ir jāatgādina arī, kā Tiesa to vairākkārt ir atzinusi savā judikatūrā, kas attiecas uz Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punktu, ka jēdziens “vieta, kur iestājies notikums, kas rada kaitējumu” vienlaikus attiecas gan uz vietu, kur ir materializējušies zaudējumi, un vietu, kur ir norisinājies notikums, kas rada šos zaudējumus, līdz ar to atbildētājs pēc prasītāja izvēles var tikt iesūdzēts vienas vai otras no šīm vietām tiesā (spriedumi, 2015. gada 28. janvāris, *Kolassa*, C-375/13, EU:C:2015:37, 45. punkts; 2016. gada 16. jūnijs, *Universal Music International Holding*, C-12/15, EU:C:2016:449, 28. punkts, kā arī 2018. gada 5. jūlijs, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-27/17, EU:C:2018:533, 28. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 26 Šajā gadījumā neviens no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu elementiem neļauj secināt, ka tiek apstrīdēts, ka Ungārijas tiesām nevar būt tās vietas starptautiskā jurisdikcija izskatīt pamatlietu, kur ir norisinājies notikums, kas rada apgalvotos zaudējumus, jo neviena no aizliegtajām vienošanām, kas veido LESD 101. panta pārkāpumu, nenorisinājās Ungārijā. Uzdotais jautājums ir saistīts tikai ar tās vietas noteikšanu, kur ir materializējušies apgalvotie zaudējumi, kurus veido pārmērīgi lielās izmaksas, kas segtas, ņemot vērā mākslīgi augsto cenu, piemēram, to, kas tika maksāta par kravas automašīnām, uz kurām attiecās pamatlietā aplūkotā aizliegtā vienošanās.

- 27 Runājot par tās vietas noteikšanu, kur ir materializējušies šie zaudējumi, ir jānorāda, ka tā ir atkarīga no tā, vai runa ir par sākotnējiem zaudējumiem, kas tieši izriet no notikuma, kurš radīja zaudējumus un kura rašanās vieta varētu pamatot jurisdikciju, ņemot vērā Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punktu, vai runa ir par vēlākām kaitīgām sekām, kas nevar pamatot jurisdikcijas piešķiršanu, pamatojoties uz šo tiesību normu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 5. jūlijs, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-27/17, EU:C:2018:533, 31. punkts).
- 28 Šajā ziņā Tiesa ir atzinusi, ka jēdziens “vieta, kur iestājies notikums, kas rada kaitējumu” nevar tikt interpretēts paplašināti – tā, lai ietvertu ikvienu vietu, kur var tikt izjustas negatīvas tāda fakta sekas, kas jau ir izraisījis kaitējumu, kurš faktiski ir iestājies citā vietā. Līdz ar to tā precizēja, ka šis jēdziens nevar tikt interpretēts kā tāds, kas ietver vietu, attiecībā uz kuru cietušais apgalvo, ka tam tajā ir nodarīts tāds kaitējums īpašumam, kas ir iestājies pēc sākotnējiem zaudējumiem, kuri tam radušies citā valstī (spriedums, 2018. gada 5. jūlijs, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-27/17, EU:C:2018:533, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 29 Tiesa saistībā ar 1968. gada 27. septembra Konvencijas par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās, kas grozīta ar turpmākām konvencijām par jaunu dalībvalstu pievienošanos šai konvencijai, 5. panta 3. punktu, kura formulējums atbilst Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punkta formulējumam, ir arī atzinusi, ka zaudējumi, kas ir tikai netiešas sekas kaitējumam, kurš sākotnēji radies citām personām, kas ir tieši cietušas no zaudējumiem, kuri ir materializējušies vietā, kas nav tā, kur netiešajam cietušajam pēc tam ir radies kaitējums, nevar pamatot jurisdikciju saskaņā ar šo tiesību normu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1990. gada 11. janvāris, *Dumez France* un *Tracoba*, C-220/88, EU:C:1990:8, 14. un 22. punkts).
- 30 Kā tas izriet no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem – ar nosacījumu, ka tiek veikts faktu vērtējums, kas ir jāveic iesniedzējtiesai –, *Tibor-Trans* norādītos zaudējumus veido pārmērīgi lielas izmaksas, kuras segtas, ņemot vērā mākslīgi augsto cenu, kas tika maksāta par kravas automašīnām pēc koluzīviem nolīgumiem, kuri veidoja vienotu un turpinātu LESD 101. panta pārkāpumu un kuri radīja sekas visā EEZ teritorijā laikposmā no 1997. gada 17. janvāra līdz 2011. gada 18. janvārim, un kuros piedalījās piecpadsmit starptautiski kravas automašīnu ražotāji, tostarp *DAF Trucks*. No minētajiem lietas materiāliem arī izriet, ka *Tibor-Trans* kravas automašīnas neiegādājās tieši no attiecīgās aizliegtās vienošanās dalībniekiem, jo tās vispirms tika pārdotas Ungārijas automašīnu izplatītājiem, kas cenas paaugstinājumu pārnesa uz galīgajiem lietotājiem, piemēram, *Tibor-Trans*.
- 31 Runājot par apgalvoto zaudējumu raksturu, ir jānorāda, ka tie nav vienkāršas finansiālas sekas zaudējumiem, kas varēja rasties tiešajiem pircējiem, piemēram, Ungārijas automašīnu izplatītājiem, un kas būtu varējuši izpausties kā pārdošanas apjoma samazināšanās pēc cenu paaugstināšanas. Turpretī pamatlietā aplūkotie apgalvotie zaudējumi galvenokārt izriet no pārmērīgi lielajām izmaksām, kas segtas, ņemot vērā mākslīgi augsto cenu, un tāpēc šķiet, ka tās ir tūlītējas LESD 101. pantam pārkāpuma sekas un tādējādi veido tiešus zaudējumus, kas principā ļauj pamatot tās dalībvalsts tiesu jurisdikciju, kuras teritorijā šie zaudējumi ir materializējušies.
- 32 Runājot par šādu zaudējumu materializēšanās vietu, no attiecīgā lēmuma izriet, ka konstatētais LESD 101. panta pārkāpums attiecās uz visu EEZ. Tādējādi tas izraisīja konkurences izkropļojumu šajā tirgū, kurā no 2004. gada 1. maija ietilpst arī Ungārija.
- 33 Ja tirgus, ko ir skārusi pretkonkurences rīcība, atrodas dalībvalstī, kuras teritorijā norādītais kaitējums, iespējams, ir noticis, tad ir uzskatāms, ka kaitējuma materializēšanās vieta saskaņā ar Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punktu atrodas šajā dalībvalstī (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 5. jūlijs, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-27/17, EU:C:2018:533, 40. punkts).
- 34 Šis risinājums atbilst jurisdikcijas noteikumu tuvuma un paredzamības mērķiem, jo, pirmkārt, tās dalībvalsts tiesas, kurā atrodas skartais tirgus, var vislabāk izskatīt šādas prasības par zaudējumu atlīdzību un, otrkārt, saimnieciskās darbības subjekts, kurš īsteno pretkonkurences rīcību, var saprātīgi

sagaidīt, ka varētu tikt iesūdzēts tiesās tajā vietā, kur šī rīcība ir izkropļojusi godīgas konkurences noteikumus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 5. jūlijs, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-27/17, EU:C:2018:533, 40. punkts).

- 35 Kā Komisija to ir norādījusi savos rakstveida apsvērumos un kā tas ir atgādināts arī 2018. gada 5. jūlija sprieduma *flyLAL-Lithuanian Airlines* (C-27/17, EU:C:2018:533) 41. punktā, šāda zaudējumu materializēšanās vietas noteikšana atbilst arī saskaņotības prasībām, kas ir paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (“Roma II”) (OV 2007, L 199, 40. lpp.), 7. apsvērumā, ciktāl saskaņā ar šīs regulas 6. panta 3. punkta a) apakšpunktu tiesību akti, kuri ir piemērojami tādu prasību par zaudējumu atlīdzību gadījumā, kas ir saistītas ar konkurenci ierobežojošu aktu, ir tās valsts tiesību akti, kuras tirgus ir vai varētu tikt ietekmēts.
- 36 Runājot par citiem īpašiem apstākļiem, ko ir norādījusi iesniedzējtiesa un kas ir saistīti ar to, ka *Tibor-Trans* ir vērsusies tiesā tikai pret vienu no uzņēmumiem, kuri ir iesaistīti attiecīgajā pārkāpumā, no kura tā neveica tiešu iegādi, tāpat kā to dara Komisija, ir jānorāda, ka vienots un turpināts konkurences tiesību pārkāpums izraisa tā izdarītāju solidāru atbildību. Tādējādi tas, ka *Tibor-Trans* ir vērsusies tiesā tikai pret vienu no autoriem, no kura tā neveica tiešu iegādi, nevar atspēkot šī sprieduma 31.–33. punktā ietvertos apsvērumus saistībā ar jurisdikcijas noteikumu, kas ir paredzēts Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punktā.
- 37 Ņemot vērā šos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1215/2012 7. panta 2. punkts ir interpretējams tādējādi, ka, izskatot prasību par tādu zaudējumu atlīdzību, ko ir izraisījis LESD 101. panta pārkāpums, kuru it īpaši veido koluzīvi nolīgumi par cenu noteikšanu un kravas automašīnu bruto cenas paaugstināšanu, “vieta, kur iestājies notikums, kas rada kaitējumu” tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā nozīmē vietu, kurā atrodas tirgus, ko ir skāris šis pārkāpums, proti, vietu, kur tirgus cena ir tikusi izkropļota un par kuru cietušais apgalvo, ka tajā tam ir radies šis kaitējums, pat tad, ja prasība ir vērstā pret vienu attiecīgās aizliegtās vienošanās dalībnieku, ar kuru šis cietušais nav izveidojis līgumiskas attiecības.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 38 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (sestā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās 7. panta 2. punkts ir interpretējams tādējādi, ka, izskatot prasību par tādu zaudējumu atlīdzību, ko ir izraisījis LESD 101. panta pārkāpums, kuru it īpaši veido koluzīvi nolīgumi par cenu noteikšanu un kravas automašīnu bruto cenas paaugstināšanu, “vieta, kur iestājies notikums, kas rada kaitējumu” tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā nozīmē vietu, kurā atrodas tirgus, ko ir skāris šis pārkāpums, proti, vietu, kur tirgus cena ir tikusi izkropļota un par kuru cietušais apgalvo, ka tajā tam ir radies šis kaitējums, pat tad, ja prasība ir vērstā pret vienu attiecīgās aizliegtās vienošanās dalībnieku, ar kuru šis cietušais nav izveidojis līgumiskas attiecības.

[Paraksti]