

**C-819/19. sz. ügy**

**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata  
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás**

**A benyújtás napja:**

2019. november 6.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Rechtbank Amsterdam (Hollandia)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2019. szeptember 18.

**Felperesek:**

Stichting Cartel Compensation

Equilib Netherlands B.V.

**Alperesek:**

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

Martinair Holland N.V.

Deutsche Lufthansa AG

Lufthansa Cargo AG

British Airways plc

Société Air France SA

Singapore Airlines Ltd

Singapore Airlines Cargo Pte Ltd

Swiss International Air Lines AG

Air Canada

Cathay Pacific Airways Ltd

SAS AB

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden

SAS Cargo Group A/S

### **Az alapeljárások tárgya**

Az alapeljárások tárgyát a polgári bíróság előtt számos légitársasággal (a továbbiakban: alperesek) szemben a kartelltilalom megsértése miatt indított keresetek képezik. A kereseti kérelmek egyrészt az alperesek jogellenes magatartásának megállapítására, másrészt kártérítésre irányulnak.

### **Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja**

Az EUMSZ 267. cikk szerinti előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát az a kérdés képezi, hogy a nemzeti polgári bíróság akkor is hatáskörrel rendelkezik-e az EUMSZ 101. cikk közvetlen alkalmazására és ezáltal az európai versenyszabályok megsértésének megállapítására, ha e jogsértéseket az 1/2003 rendelet hatálybalépése előtt követték el a légiközlekedési ágazatban az Európai Unió, illetve az EGT-n kívüli országokból induló és ilyen országokba érkező légi járatokkal összefüggésben. E jogsértéseket az említett időszakban csak az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikkben foglalt átmeneti szabályozás alapján lehetett megvizsgálni.

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés**

A károsultak (a jelen esetben légi árufuvarozási szolgáltatásokat igénybe vevő feladók és címzettek) és légitársaságok közötti jogvitában – akár az EUMSZ 101. cikk vagy mindenesetre az EGT-Megállapodás 53. cikkének közvetlen hatálya, akár az 1/2003 rendelet 6. cikke (illetve e rendelkezés közvetlen hatálya) alapján – hatáskörrel rendelkeznek-e a nemzeti bíróságok arra, hogy az EUMSZ 101. cikket vagy mindenesetre az EGT-Megállapodás 53. cikkét akkor is teljes mértékben alkalmazzák a 2004. május 1. előtt az Európai Unió belüli és az EGT-n kívüli repülőterek között lebonyolított légi járatok, illetve a 2005. május 19. előtt Izland, Liechtenstein és Norvégia és az EGT-n kívüli repülőterek között lebonyolított légi járatok, illetve a 2002. június 1. előtt az Európai Unió belüli repülőterek és Svájc között lebonyolított légi járatok esetében a légitársaságok által árufuvarozási szolgáltatásokkal összefüggésben megvalósított összejátszásra, illetve összehangolt magatartásra, ha e tekintetben arról az időszakról van szó, amelyben az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk szerinti átmeneti szabályozást kellett alkalmazni, vagy ezt kizárja az átmeneti szabályozás?

### **A hivatkozott uniós jogi rendelkezések**

Az EGK-Szerződés 85–89. cikke, jelenleg az EUMSZ 101–105. cikk

A légitársasági ágazat vállalkozásaira vonatkozó versenyszabályok alkalmazásával kapcsolatos eljárás megállapításáról szóló, 1987. december 14-i 3975/87/EGK tanácsi rendelet (HL 1987. L 374., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 262. o.), különösen a preambulumbekkezdések, valamint az 1. és 7. cikk

A Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.), különösen a preambulumbekkezdések, valamint a 6. és 16. cikk

Az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a légi közlekedésre vonatkozóan létrejött megállapodás (HL 2002. L 114., 73. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 41. kötet, 94. o.), különösen az 1., 8. és 9. cikk

### **A hivatkozott nemzeti rendelkezések**

Nincs

### **A tényállás és az alapeljárás rövid bemutatása**

- 1 A Stichting Cartel Compensation (SCC) és az Equilib Netherlands B.V. (a továbbiakban: felperesek) versenyjogi jogsértésekből eredő kártérítési követelések érvényesítésével foglalkozik. A felperesek megállapodnak „ügyfeleikkel” abban, hogy követeléseiket átruházzák a felperesekre, majd a felperesek megpróbálják e követeléseket bírósági úton érvényesíteni.
- 2 A jelen ügyek tárgyát egy 2000 és 2006 közötti, az egész világra kiterjedő légi árufuvarozási kartell képezi. 2010. november 9-i határozatával a Bizottság számos légitársasággal szemben bírságot szabott ki az uniós, illetve EGT-tagállamokból induló, ilyen tagállamokba érkező és ilyen tagállamokon belül közlekedő, valamint a Svájcban induló, Svájcba érkező és Svájcban belül közlekedő légi járatok esetében az üzemanyag- és biztonsági pótdíjakkal kapcsolatban megvalósított versenykorlátozó összejátszás miatt. 2015. december 16-i ítéleteivel<sup>1</sup> az Európai Unió Törvényszéke (a továbbiakban: Törvényszék) megsemmisítette e határozatot.

<sup>1</sup> Air Canada kontra Bizottság ítélet (T-9/11); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij kontra Bizottság ítélet (T-28/11); Japan Airlines kontra Bizottság ítélet (T-36/11); Cathay Pacific Airways kontra Bizottság ítélet (T-38/11); Cargolux Airlines kontra Bizottság ítélet (T-39/11); Lan Airlines és Lan Cargo kontra Bizottság ítélet (T-40/11); Singapore Airlines és Singapore Airlines Cargo PTE kontra Bizottság ítélet (T-43/11); Deutsche Lufthansa és társai kontra Bizottság ítélet (T-46/11); British Airways kontra Bizottság ítélet (T-48/11); SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítélet (T-56/11); Air France – KLM kontra Bizottság ítélet (T-62/11); Air France kontra Bizottság ítélet (T-63/11); Martinair Holland kontra Bizottság ítélet (T-67/11).

- 3 2017. március 17-én a Bizottság új határozatot hozott, és újból bírságot szabott ki az említett légiközlekedési kartell miatt. E határozattal szemben újból kereseteket indítottak a Törvényszék előtt.<sup>2</sup> Ezen ügyekben még nem születtek ítéletek. A Bizottság azonban az uniós, illetve EGT-tagállamok és más országok (a továbbiakban: harmadik országok) közötti légi járatok esetében a kartell fennállásának azon időszakára szorítkozott, amelyet az 1/2003 rendelettel bevezetett eljárás alapján tudott megvizsgálni. E rendelet hatálybalépése előtt a Bizottság a 3975/87 rendelet alapján vizsgálta a versenyjogi jogsértéseket, e rendelet mindazonáltal kizárólag a közösségi repülőterek közötti nemzetközi légi közlekedésre vonatkozott. A harmadik országokból induló és ilyen országokba érkező légi járatok versenyjogi vizsgálatát ezért annak idején csak az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk szerinti átmeneti szabályozás alapján lehetett elvégezni.
- 4 Az 1/2003 rendeletet az Európai Unió és harmadik országok közötti légi járatokra annak 2004. május 1-jei hatálybalépésétől kellett alkalmazni, az EGT-tagállamok és harmadik országok közötti légi járatokra viszont csak 2005. május 19-től. Az Európai Unió és Svájc közötti légi járatok esetében 2002. június 1-jétől az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a légi közlekedésre vonatkozóan létrejött megállapodás 8. és 9. cikkének kartellszabályait kellett alkalmazni, ideértve az ezen időszakban alkalmazandó végrehajtási rendeleteket is. Az ezt megelőző időszak tekintetében Svájc harmadik országnak minősül, és ezért nem terjed ki rá a Bizottság határozatának hatálya.
- 5 A felperesek lényegében egyrészt annak megállapítását kérik, hogy az alperesek az említett három időpontot megelőzően is jogellenesen jártak el kartell megvalósító összjátás miatt, másrészt pedig kártérítést követelnek (mégpedig azon [feladók] kára miatt, akik követeléseiket a felperesekre ruházták át). A felperesek követelései tehát a 2000 és 2006 közötti időszak egészére vonatkoznak. E tekintetben ténylegesen három olyan egyesített eljárásról van szó, amelyeket különböző légitársaságok ellen indítottak (egyet az SCC, kettőt pedig az Equilib).

#### **Az alapeljárásban részt vevő felek alapvető érvei**

- 6 A felperesek elsődlegesen azzal érvelnek, hogy az EUMSZ 101. cikkben szabályozott kartelltilalom a kartell fennállásának teljes időszaka tekintetében horizontális közvetlen hatállyal rendelkezik, és a kérdést előterjesztő bíróság ezért

<sup>2</sup> Air Canada kontra Bizottság ügy (T-326/17); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij kontra Bizottság ügy (T-325/17); Japan Airlines kontra Bizottság ügy (T-340/17); Cathay Pacific Airways kontra Bizottság ügy (T-343/17); Cargolux Airlines kontra Bizottság ügy (T-334/17); Latam Airlines Group és Lan Cargo kontra Bizottság ügy (T-344/17); Singapore Airlines és Singapore Airlines Cargo PTE kontra Bizottság ügy (T-350/17); Deutsche Lufthansa és társai kontra Bizottság ügy (T-342/17); British Airways kontra Bizottság ügy (T-341/17); SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ügy (T-324/17); Air France – KLM kontra Bizottság ügy (T-337/17); Air France kontra Bizottság ügy (T-338/17); Martinair Holland kontra Bizottság ügy (T-323/17).

harmadik országokból induló és ilyen országokba érkező olyan légi járatokra is alkalmazhatja e tilalmat, amelyeket a 4. pontban említett időpontokat megelőzően bonyolítottak le. Nincs szükség a nemzeti versenyhatóságok vagy a Bizottság EUMSZ 104., illetve EUMSZ 105. cikk értelmében vett korábbi határozatára. A felperesek másodlagosan azzal érvelnek, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az 1/2003 rendelet 6. cikke alapján mindenesetre 2004. május 1-jén visszamenőlegesen az EUMSZ 101. cikk alkalmazására vonatkozó hatáskörre tett szert, amennyiben e hatáskör korábban nem állt fenn.

- 7 Az alperesek álláspontja szerint az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése nem rendelkezik horizontális közvetlen hatállyal. A kérdést előterjesztő bíróság csak akkor rendelkezik hatáskörrel e rendelkezés alkalmazására, ha a nemzeti hatóságok vagy a Bizottság határozatot hoztak az EUMSZ 104., illetve EUMSZ 105. cikk alapján. Az alperesek arra hivatkoznak a felperesek másodlagos érvelésével szemben, hogy az 1/2003 rendelet 6. cikke alapján a kérdést előterjesztő bíróság nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy utólag visszamenőlegesen tiltottnak nyilvánítson olyan magatartásokat, amelyek megvalósításuk időpontjában nem voltak tiltottak. A visszamenőleges hatály elismerése nem következik sem az 1/2003 rendelet szövegéből, sem annak céljából, sem pedig a rendszeréből, és ellentétes a jogbiztonság elvével.

#### **Az előzetes döntéshozatalra utalás indokainak rövid bemutatása**

- 8 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy az 1/2003 rendelet hatálybalépése előtt a légiközlekedési ágazatban a 3975/87 rendelet alapján érvényesítették a versenyszabályokat, ez utóbbi rendelet azonban nem vonatkozott a harmadik országokból kiinduló és ilyen országokba irányuló légi közlekedésre. Az ilyen légi járatok esetében ezért a nemzeti hatóságok és a Bizottság csak az EUMSZ 104., illetve EUMSZ 105. cikk alapján járhatott el, mely cikkek a versenyjog alkalmazására vonatkozó átmeneti szabályozást tartalmaznak. Az EUMSZ 104. cikk szerint a nemzeti hatóságok országuk jogának megfelelően, valamint a 101. cikk, különösen annak (3) bekezdése, rendelkezéseinek megfelelően döntenek a megállapodások, döntések és összehangolt magatartások megengedhetőségéről. Ezt az átmeneti szabályozást a rendelkezések EUMSZ 103. cikk alapján történő elfogadásának időpontjáig kellett alkalmazni.
- 9 A jelen esetben felmerül tehát a kérdés, hogy az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk szerinti átmeneti szabályozás alkalmazandóságának időszaka tekintetében megállapíthatják-e a nemzeti bíróságok az európai versenyszabályok megsértését egy magánszemélyek közötti polgári eljárásban.
- 10 Az Európai Unió Bíróságának (a továbbiakban: Bíróság) korábbi ítélezési gyakorlata alapján eltérő álláspontok alakultak ki ezzel kapcsolatban. A brit High Court of Justice of England and Wales (Anglia és Wales felsőbb bírósága) 2017. október 4-én hatáskörének hiányát állapította meg egy olyan jogvitában, amelyben ugyanezt a kérdést kellett tisztázni. Ezen ítéletet helybenhagyta a brit Court of



Appeal (fellebbviteli bíróság). A kérdést előterjesztő bíróság számára azonban ugyanezen ítélkezési gyakorlat alapján felmerül a kérdés, hogy nem ezzel ellentétesen kell-e döntenie.

- 11 A kérdést előterjesztő bíróság az alábbiak szerint ismerteti a Bíróság e korábbi ítélkezési gyakorlatát. A Bíróság 1974. január 30-i BRT kontra SABAM ítélete (127/73, EU:C:1974:6) szerint az EGK-Szerződés 85. cikkének (1) bekezdésében és 86. cikkében [az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésében és az EUMSZ 102. cikkben] rögzített tilalmak jellegüknél fogva alkalmasak arra, hogy közvetlen joghatásokat fejtsenek ki a magánszemélyek közötti jogviszonyokban, és ezért közvetlenül olyan jogokat keletkeztetnek a jogalanyok számára, amelyeket a nemzeti bíróságoknak védelemben kell részesíteniük (16. pont). Ha e jogok magánszemélyek általi gyakorlását e jogok tagállami hatóságok vagy Bizottság általi közigazgatási jogi érvényesítésétől tennék függővé, megfosztanánk a magánszemélyeket e jogoktól. A nemzeti bíróságok tehát hatáskörrel rendelkeznek az EGK-Szerződés 85. cikkének [EUMSZ 101. cikk] alkalmazására egy magánszemélyek közötti jogvitában. A Bíróság mindazonáltal kifejti az említett ítéletben, hogy a nemzeti bíróságoknak tartózkodó magatartást kell tanúsítaniuk az olyan jogvitában, amelyben az egyik fél a versenyszabályokra hivatkozik, ha a Bizottság vagy a nemzeti versenyhatóság is foglalkozik ugyanazzal az ügyel (21. pont).
- 12 1986. április 30-i Asjes és társai ítéletében (209/84–213/84, EU:C:1986:188) a Bíróság megállapította, hogy „[a] légi közlekedés [...] ugyanazon okokból, mint a többi közlekedési mód, az EGK-Szerződés – többek között a versenyre vonatkozó – általános rendelkezéseinek hatálya alá tartozik” (45. pont). Az EGK-Szerződés 88. és 89. cikke [EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk] is alkalmazandó, amíg a Bizottság nem fogadott el rendelkezéseket az EGK-Szerződés 87. cikke [EUMSZ 103. cikk] alapján. A versenyjogi szabályok megsértése ezért minden esetben megállapítható, adott esetben különösen mentesség is adható az EGK-Szerződés 85. cikkének (3) bekezdése [az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdése] alapján.
- 13 A Bíróság hangsúlyozza azonban, hogy a nemzeti bíróságok nem állapíthatják meg az EGK-Szerződés 85. cikkének [EUMSZ 101. cikk] megsértését, amíg a nemzeti hatóság vagy a Bizottság nem döntött a hivatkozott jogsértésről, de még dönthet, és ezért még mentességet adhat. Az ezzel ellentétes következtetés bizonyos megállapodások tilalmát és semmisségét eredményezné már azelőtt, hogy lehetőség lett volna döntenie arról, hogy az EGK-Szerződés 85. cikke [EUMSZ 101. cikk] teljes egészében alkalmazandó-e ezen megállapodásokra. Ez sértené a jogbiztonság elvét. 1989. április 11-i Ahmed Saeed Flugreisen és társai kontra Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs ítéletében (66/86, EU:C:1989:140) a Bíróság megerősítette ezen ítélkezési gyakorlatot.
- 14 A fent kifejtettekből azt a következtetést vonja le a kérdést előterjesztő bíróság, hogy a Szerződés saját hatáskört biztosít a nemzeti polgári bíróságok számára a versenyszabályok magánszemélyek közötti jogvitákban történő alkalmazására. E

hatáskör független a hatáskörrel rendelkező versenyhatóságok általi közigazgatási jogi jogérvényesítéstől. Az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk alapján közigazgatási jogi és polgári jogi jogérvényesítésre is lehetőség van anélkül, hogy az előbbi forma elsőbbséget élvezne.

- 15 E kettős hatáskör miatt mindazonáltal fennáll az egymásnak ellentmondó határozatok és a jogbizonytalanság veszélye. A kérdést előterjesztő bíróság meggyőződése szerint éppen az ilyen problémák elkerülése volt mérvadó a Bíróság azon fent említett álláspontja szempontjából, hogy a nemzeti bíróságok nem állapíthatják meg a versenyszabályok megsértését, amíg a hatáskörrel rendelkező hatóságok még – adott esetben visszamenőleges hatályú – mentességet adhatnak az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk alapján. A Bíróság ebben az értelemben állapította meg a fent említett Ahmed Saeed ítéletében, hogy az EUMSZ 102. cikk teljes mértékben alkalmazható. Ezzel az erőfölénnyel való visszaélésre vonatkozó rendelkezéssel összefüggésben nem adható mentesség. Ezért sem mentesítő határozatokat nem kell figyelembe venni, sem a jogbiztonság elvének megsértése nem jöhet szóba. A Bíróság véleménye szerint ezért ilyen körülmények között nem zárhatja ki az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk szerinti átmeneti szabályozás az EUMSZ 102. cikk közvetlen alkalmazását.
- 16 A kérdést előterjesztő bíróság minderre tekintettel úgy véli, hogy a jelen esetben semmi nem zárja ki az EUMSZ 101. cikk nemzeti bíróság általi alkalmazását. Nem áll fenn ugyanis a jogbizonytalanság veszélye, mivel az alperesek a kartell fennállásának releváns időszakában nem kértek mentességet a nemzeti versenyhatóságoktól vagy a Bizottságtól, és most már nem is kérhetnek mentességet tőlük.
- 17 Az a körülmény, hogy a Bizottság az 1/2003 rendelet hatálybalépését megelőző időszak tekintetében történő döntéshozatalra vonatkozó hatáskörének hiányát állapította meg 2017. évi határozatában, szintén arra utal, hogy a nemzeti bíróság hatáskörrel rendelkezik. Ha nem így lenne, jelenleg egyetlen fórum sem dönthetne – sem valamely hatáskörrel rendelkező hatóság, sem valamely nemzeti bíróság – az EUMSZ 101. cikkben rögzített tilalom említett időszak tekintetében való alkalmazhatóságáról. Ezzel kifizetődne az annak idején megkötött – alkalmasint a versenyszabályokba ütköző – ármegállapodások eltitkolása.
- 18 A kérdést előterjesztő bíróság ezért megállapítja, hogy a Bíróság hivatkozott ítélezési gyakorlata alapján hatáskörrel rendelkezik arra, hogy – utólag – döntsön a légitársaságok között az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésben említett időszakok tekintetében a harmadik országokból induló és ilyen országokba érkező légi járatok esetében megvalósult összejátszásról. Ezen időszakokban alkalmazható volt az EUMSZ 101. cikk, és annak idején nem adtak mentességet, és most már nem is adható mentesség. Önmagában az a körülmény, hogy a jogsértés megállapítására és a mentesség megadására irányuló eljárás megváltozott az 1/2003 rendelet hatálybalépésével, nem érinti a versenyszabályok polgári eljárásban való alkalmazását.

- 19 Mivel ezen álláspont eltér a 10. pontban hivatkozott brit ítélkezési gyakorlattól, a kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint az egységes jogalkalmazás biztosítása érdekében kérdést kell előzetes döntéshozatalra utalnia. Az előterjesztő bíróság e kérdésben arra is megkéri a Bíróságot, hogy a kérdés megválaszolása során a felperesek másodlagos érvét (lásd a 6. és 7. pontot) is vegye figyelembe. Szigorúan véve erre nincs szükség, mivel a kérdést előterjesztő bíróság álláspontja megfelel a felperesek elsődleges érvének. A felperesek kérelmére és az eljárás hatékonysága érdekében mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság ezen érvet is beillesztette az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésbe, jóllehet az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban nem foglalkozik részletesebben azzal.