

**C-2/20. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2020. január 6.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Egyesült Királyság)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2019. december 16.

**Felperes:**

Daimler AG

**Alperesek:**

Walleniusrederierna Aktiebolag

Wallenius Wilhelmsen ASA

Wallenius Logistics AB

Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited

Wallenius Wilhelmsen Ocean AS

“K” Line Holding (Europe) Limited

“K” Line Europe Limited

NYK Group Europe Limited

Compañía Sudamericana de Vapores SA

---

[omissis]

**A HIGH COURT OF JUSTICE**

**BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES**  
**QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT** (felsőbíróság,  
Anglia és Wales vállalkozási és vagyoni jogi ügyek elbírálásáért felelős bíróságai,  
Queen's Bench kollégium [kereskedelmi bíróság]; Egyesült Királyság)

[omissis] [a nemzeti bíróság összetétele]

**ELŐTTI ELJÁRÁSBAN**

**KELT: 2019. december 16.**

**AZ ALÁBBI FELEK KÖZÖTT:**

**DAIMLER AG**

**felperes**

**-és-**

[omissis]

**3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG**

**4) WALLENIUS WILHELMSSEN ASA**

**5) WALLENIUS LOGISTICS AB**

**6) WILHELMSSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED**

**7) WALLENIUS WILHELMSSEN OCEAN AS**

[omissis]

**9) "K" LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED**

[OMISSIS]

**11) NYK GROUP EUROPE LIMITED**

**12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA**

**13) "K" LINE EUROPE LIMITED**

**alperesek**

[omissis] [nemzeti eljárás]

**[eredeti 2. o.] A BÍRÓSÁG A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:**

1. Az eljáró bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján a jelen határozat mellékletében szereplő kérdések tárgyában előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordul az Európai Unió Bíróságához.
2. [omissis] [költségviselés tárgyában történő döntéshozatal]
3. [omissis].
4. [omissis]. [nemzeti eljárás]

**[omissis]**

**[eredeti 3. o.] AZ ELŐZETES DÖNTÉSHOZATALRA UTALÓ  
HATÁROZAT MELLÉKLETE**

1. **Bizottsági határozat.** 2018. február 21-én az Európai Bizottság határozatot fogadott el a tengeri személygépjármű-szállító vállalatok által nyújtott szállítási szolgáltatásokra vonatkozóan.<sup>1</sup> E határozatban a Bizottság megállapította, hogy több vállalkozás megsértette az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdését és az EGT-megállapodás 53. cikkének (1) bekezdését azáltal, hogy 2006. október 18. és 2012. szeptember 6. között új gépjárműveknek (személygépkocsiknak, teherautóknak, magas- és nehézgépjárműveknek) *roll-on, roll-off* mélytengeri szállítására irányuló szolgáltatás Európai Gazdasági Térségbe irányuló és onnan induló különböző útvonalakon történő nyújtásával összefüggésben áresszehangolásban és az ügyfelek egymás közötti felosztásában megvalósuló, egységes és folyamatos jogsértésben vett részt.<sup>2</sup>
2. A határozat tárgyát képező magatartás természetét illetően a (29)–(33) preambulumbekkezdés a következőképpen szólt:

„(29) A felek az EGT területére irányuló és onnan induló mélytengeri szállításokat illetően különböző mértékben olyan magatartásban vettek részt, amely i. egyes ajánlatok árának összehangolására, iii. egyes ügyfelek ügyleteinek egymás közötti felosztására, és iii. a hajók leselejtezésének összehangolása révén történő kapacitáscsökkentésre irányult.

(30) A magatartás az úgynevezett »tiszteletre vonatkozó szabályt« követte. Ezen elv értelmében bizonyos útvonalakon, bizonyos ügyfelek vonatkozásában már meglévő vállalkozásokhoz kapcsolódó, új gépjárművek szállítását továbbra is az a fuvarozó végzi, amely a bevett gyakorlatnak megfelelően szállította azokat (a továbbiakban: inkumbens szolgáltató).

<sup>1</sup> Bizottsági határozat, AT.40009 – Tengeri személygépjármű-szállító vállalatok, C(2018) 983 final.

<sup>2</sup> Lásd a határozat 1. cikkét.

(31) A bizonyítékok azt mutatják, hogy a felek változó mértékben, a következő magatartásokat tanúsították:

*4.1.1. A tiszteletre vonatkozó szabály*

(32) A felek a tiszteletre vonatkozó szabályt a magatartásukra irányadó elvként alkalmazták. Egyes fuvarozók meghatározott útvonalakon és/vagy meghatározott ügyfelek vonatkozásában inkumbens szolgáltatónak minősültek. A fuvarozók **[eredeti 4. o.]** a *status quo* piacon való fenntartása érdekében tiszteletben tartották az inkumbens fuvarozó üzleti tevékenységét azáltal, hogy az inkumbens szolgáltató árait meghaladó árat kínáltak vagy nem adtak árajánlatot. A magatartás egyes járműgyártók által kiadott egységes és általános árajánlatkérésekre (a továbbiakban: RFQ-k) (vagy ajánlatokra) is kiterjedt. A többi fuvarozót viszont általánosságban biztosították arról, hogy fenntarthatnak maguknak bizonyos más útvonalakat/üzleti tevékenységeket, amelyek vonatkozásában ők maguk minősülnek inkumbens szolgáltatónak. Egyes esetekben a fuvarozók a tiszteletre vonatkozó szabályt kizárólag annak érdekében tartották be, hogy elkerüljék az egymás közötti esetleges nézeteltéréseket.

(33) Az EGT területére irányuló érintett szállítások például bizonyos, Ázsiából, Dél-Afrikából és amerikai országokból az EGT területére irányuló szállításokat foglaltak magukban. Az EGT területéről induló érintett szállítások például bizonyos, az EGT területéről Ázsiába, Óceániába, Dél-Afrikába és amerikai országokba irányuló szállításokat foglaltak magukban.”

3. Ami a határozat tárgyát képező magatartás földrajzi területét illeti:

a. a (4) preambulumbekkezdés szerint:

„E határozat tárgyát a mélytengeri gépjárművek EGT területéről induló vagy ott befejeződő szállítására irányuló szolgáltatás képezi.”

b. ezenfelül a (41) preambulumbekkezdés szerint:

„Az érintett magatartás földrajzi területe legalábbis az EGT területére irányuló és onnan induló szállításokat (a továbbiakban: érkező és induló szállítások) foglal magában.”

4. A határozat időbeli hatályával, konkrétan azzal kapcsolatban, hogy melyik napot kell az érintett magatartás kezdőnapjának tekinteni, a (42) preambulumbekkezdés a következőképpen fogalmazott:

„A versenyjog végrehajtási szabályai a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. szeptember 25-i 1419/2006/EK tanácsi rendelet 2006. október 18-i hatálybalépése óta valamennyi tengeri szállítási szolgáltatásra, köztük a *kabotázsra* és a nemzetközi tramphajózási

szolgáltatásokra is alkalmazandók. Ez az a legkorábbi időpont, amelytől kezdve a Bizottság gyakorolhatja a felek magatartásának szankcionálására vonatkozó hatáskörét. E hatáskörváltozás leképezése céljából, továbbá ezen határozat alkalmazásában valamennyi fél vonatkozásában **úgy kell tekinteni, hogy** a magatartás 2006. október 18-án **kezdődött.**” (kiemelés hozzáadva)

5. **[eredeti 5. o.] Nemzeti eljárás.** A nemzeti bíróság elé terjesztett keresetben a felperes arra hivatkozik, hogy az alperesek 1997 (a CSAV tizenkettedrendű alperes esetében 2000) és 2006. október 17. között mélytengeri gépjárművek nemzetközi *roll-on, roll-off* szállítására irányuló szolgáltatás világszerte – többek között – az EGK/EK/EGT területén kívül található kikötők közötti nyújtása tekintetében megsértették az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdését (a korábbi EGK 85. cikk (1) bekezdését/EK 81. cikk (1) bekezdését) és az EGT-megállapodás 53. cikkét. A Daimler AG az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése alapján a mélytengeri gépjárművek Unión és EGT területén kívül található kikötők közötti *roll-on, roll-off* szállítására irányuló szolgáltatásokkal kapcsolatban előadja, hogy Németországban:
  - a. a tengeri szállítási szolgáltatások vonatkozásában központosított pályázati eljárást alkalmazott, és ott kötötte meg azokat a keretmegállapodásokat, amelyek alapját képezték e szolgáltatások nyújtásának;
  - b. valósult meg a jogellenes magatartás azzal, hogy az említett eljárás révén versenyképtelen ajánlatokat nyújtottak be és/vagy az eljárásban nem nyújtottak be versenyképes ajánlatot; valamint
  - c. érte a Daimlert kár.
6. **EGK-Szerződés.** Az EGK 85. cikk és EGK 86. cikk végrehajtási szabályait eredetileg az EGK 87. cikk, EGK 88. cikk és EGK 89. cikk tartalmazta.
7. Az EGK 87. cikk (1) bekezdése akként rendelkezett, hogy a 85. és 86. cikkben meghatározott elvek érvényre juttatását szolgáló megfelelő rendeleteket vagy irányelveket a Tanács fogadja el.
8. Az EGK 88. cikk a következőképpen rendelkezett:
 

„A 87. cikk alapján elfogadott rendelkezések hatálybalépéséig a tagállamok hatóságai országuk jogának megfelelően, valamint a 85. cikk, különösen annak (3) bekezdése, és a 86. cikk rendelkezéseinek megfelelően döntenek a megállapodások, döntések és összehangolt magatartások megengedhetőségéről, valamint a közös piacon meglévő erőfölénnyel való visszaélésről.”

9. Az EGK 89. cikk alapján a Bizottság hatáskörrel rendelkezett arra, hogy az EGK 85. cikk és EGK 86. cikk megsértését kivizsgálja és arra vonatkozóan indokolással ellátott határozatot fogadjon el.
10. **17. rendelet.** A 17. rendelet volt a Tanács által az EGK 87. cikk alapján 1962-ben elfogadott, az EGK 85. cikk és EGK 86. cikk végrehajtásáról szóló első rendelet.<sup>3</sup> A 141. tanácsi rendelet 1. cikke mentesítette a szállítást **[eredeti 6. o.]** a 17. rendelet alkalmazása alól.<sup>4</sup> Akkoriban tehát az EGK 85. cikk és az EGK 86. cikk tengeri ágazatban történő alkalmazására az EGK 88. cikk és EGK 89. cikk volt az irányadó.
11. **4056/86 rendelet.** A 4056/86 tanácsi rendelet részletes szabályokat állapított meg a Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására,<sup>5</sup> lásd az 1. cikk (1) bekezdését. A 4056/86 rendelet 1987. július 1-jén lépett hatályba; lásd a 27. cikket. A 4056/86 rendelet 1. cikkének (2) bekezdése a rendelet tárgyát és hatályát a következőképpen határozta meg:
- „Kizárólag **egy vagy több közösségi kikötőből vagy oda irányuló** nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokra kell alkalmazni, kivéve a tramphajózási szolgáltatásokat.” (Kiemelés hozzáadva)
12. A 4056/86 rendelet nem állapított meg végrehajtási szabályokat a Közösség területén kívül található kikötők közötti nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozóan.
13. **1/2003 rendelet.** Az 1/2003 tanácsi rendelet<sup>6</sup> 2004. május 1-jétől hatályon kívül helyezte a 17. rendeletet és a 141. rendeletet,<sup>7</sup> az EUMSZ 101. cikk és EUMSZ 102. cikk végrehajtására vonatkozó új szabályozással felváltva azokat. Ami ezt a szabályozást illeti:
- a. Az 1/2003 rendelet I. fejezete meghatároz bizonyos „Alapelveket”. Az 1. cikk (1) bekezdése értelmében az EUMSZ 101. cikk hatálya alá tartozó minden olyan megállapodás, döntés és összehangolt magatartás, amelyek nem felel meg az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésében foglalt feltételeknek, tiltott volt, anélkül hogy ezt előzetes határozatnak kellett volna megállapítania. Az 1/2003 rendelet 1. cikkének (2) bekezdése értelmében az említett minden olyan megállapodás, döntés és összehangolt magatartás, amelyek megfelel az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésében foglalt feltételeknek, nem volt

<sup>3</sup> HL 1962. 13., 204. o.; magyar nyelvű különkiadás: 8. fejezet, 1. kötet, 3. o.

<sup>4</sup> HL 1962. 124., 2751. o.

<sup>5</sup> HL 1986 L 378., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás: 7. fejezet, 1. kötet, 241. o.

<sup>6</sup> HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás: 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.

<sup>7</sup> Lásd az 1/2003 rendelet 43. cikkét.

tiltott, anélkül hogy ezt előzetes határozatnak kellett volna megállapítania.

- b. Az 1/2003 rendelet II. fejezete rendelkezik a Bizottság és a tagállamok uniós versenyszabályok alkalmazására vonatkozó „Jogköréről”. A 4. cikk értelmében az EUMSZ 101. cikk és EUMSZ 102. cikk alkalmazása érdekében a Bizottság a rendeletben biztosított jogkörökkel rendelkezik. Az 5. cikk értelmében a tagállamok versenyhatóságai egyedi ügyekben alkalmazhatják az EUMSZ 101. cikket és EUMSZ 102. cikket. A 6. cikk értelmében a nemzeti bíróságoknak jogköre van az EUMSZ 101. cikk és EUMSZ 102. cikk alkalmazására. A (7) preambulumbekkezdés a nemzeti bíróságok szerepét illetően a következőképpen rendelkezik:

**[eredeti 7. o.]** „A nemzeti bíróságok lényeges szerepet játszanak a közösségi versenyszabályok alkalmazásában. Magánszemélyek közötti jogviták eldöntése alkalmával a közösségi jog szerinti **alanyi jogokat** védik, például azzal, hogy kártérítést ítélnék meg a jogsértések sértettjeinek. A nemzeti bíróságok szerepe itt kiegészíti a tagállamok versenyhatóságainak szerepét. Ezért lehetővé kell tenni számukra [az EUMSZ 101. cikk és EUMSZ 102. cikk] teljes körű alkalmazását.” (kiemelés hozzáadva)

- c. Az 1/2003 rendelet X. fejezete bizonyos „Általános rendelkezéseket” tartalmaz. Ezek közé tartozik a („Kizárások” címet viselő) 32. cikk.
- d. Az 1/2003 rendelet XI. fejezete „Átmeneti, módosító és záró rendelkezéseket” tartalmaz. Ezek közé tartozik („A 4056/86/EGK rendelet módosítása” címet viselő) 38. cikk, amellyel kapcsolatban lásd alább.
14. Az 1/2003 rendelet 32. cikkének eredeti változata a következőképpen rendelkezett:

„Ez a rendelet nem alkalmazandó:

- a) a 4056/86/EGK rendelet 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott nemzetközi, tramhajózási szolgáltatásra;
- b) azokra a tengerszállítási szolgáltatásokra, amelyek kizárólag egyazon tagállam kikötői között zajlanak a 4056/86/EGK rendelet 1. cikke (2) bekezdésében foglaltak szerint;
- c) a közösségi repülőterek és harmadik országok közötti légi közlekedésre.”

15. A 32. cikk kifejezetten nem zár ki a rendelet hatálya alól más olyan tengeri szállítási szolgáltatásokat, köztük a Közösségen kívüli kikötők között nyújtott olyan nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokat, amelyek nem minősülnek a 4056/86/EGK rendelet 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott trambahajózási szolgáltatásnak. Az 1/2003 rendelet 32. cikkének c) pontját az 1/2003 rendelet hatálybalépésének napjától kezdődően hatályon kívül helyezték.
16. Az 1/2003 rendelet 38. cikke (a 13. cikk (3) bekezdésének kivételével) a 4056/86 rendelet 10–25. cikkében szereplő eljárási rendelkezések elhagyásáról rendelkezett (amely rendelkezéseket az 1/2003 rendeletben rögzített új eljárások váltottak fel), és módosította a 4056/86 rendelet egyes más rendelkezéseit. Az 1/2003 rendelet egyébiránt nem módosította a 4056/86 rendeletet, annak anyagi jogi rendelkezései hatályban **[eredeti 8. o.]** maradtak. Ezen anyagi jogi rendelkezések röviden a műszaki megállapodások és vonalhajózások esetében bizonyos mentességeket előíró rendelkezést (a 4056/86 rendelet 2–7. cikke) és az erőfölénnyel való visszaélésre vonatkozó rendelkezést (a 4056/86 rendelet 8. cikke) foglalják magukban. Ezen anyagi jogi rendelkezések 4056/86 rendelet 1. cikkében meghatározott tárgyi hatálya nem változott.
17. **1419/2006 rendelet.** Az 1419/2006 tanácsi rendelet<sup>8</sup> 2006. október 18-tól hatályon kívül helyezte a 4056/86 rendeletet<sup>9</sup> és az 1/2003 rendelet 32. cikkét.<sup>10</sup>
18. A kérdést előterjesztő bíróság számára nem világos, hogy az 1/2003 rendelet eredeti változata megállapította-e szabályokat a Közösség területén kívül található kikötők között nyújtott nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozóan, vagy e szolgáltatások az 1/2003 rendelet 32. cikkének és a 4056/86 rendelet 1. cikkének az 1419/2006 rendelet általi hatályon kívül helyezéséig továbbra is az átmeneti rendelkezések hatálya alá tartoztak.
19. A kérdést előterjesztő bíróság számára az sem világos, hogy a nemzeti bíróságok hatáskörrel rendelkeznek-e arra, hogy a (tényállás idején hatályos) EGK 85 cikket olyan magatartásra alkalmazzák, amelyet az átmeneti rendelkezések hatályban léte alatt tanúsítottak. Ennek oka, hogy az EUB (alábbi 20–22. pontban hivatkozott) ítélezési gyakorlatát az angol és holland bíróságok (az alábbi 24. és 25. pontban említett határozatok révén) eltérően értékelték.
20. **Belgische Radio en Televisie kontra SV SABAM ügy (C-127/73).** A Bíróság az 1974. január 30-i SABAM ítéletben (C-127/73. sz. ügy) megállapította, hogy a nemzeti bíróságok EGK 85. cikknek és EGK 86. cikknek – különösen a magánjogi jogvitákban történő – alkalmazására vonatkozó hatásköre e rendelkezések közvetlen hatályából ered, amely olyan közvetlen jogokat keletkeztet a magánszemélyek javára, amely jogok védelmét a nemzeti

<sup>8</sup> HL 2006. L 269., 1. o.

<sup>9</sup> Lásd az 1419/2006 rendelet 1. cikkét.

<sup>10</sup> Lásd az 1419/2006 rendelet 2. cikkét.



bíróságoknak biztosítaniuk kell (15–16. pont). Ezenfelül a Bíróság megállapította, hogy a 17. rendelet 9. cikke a nemzeti bíróságokat nem fosztja meg ettől a hatáskörtől (17–20. pont). A Bíróság a 17. rendelet alapján az Európai Bizottság előtt zajló eljárás nemzeti bíróságok szempontjából vett jelentőségét a jogbiztonság szempontjából a következőképpen értékelte: **[eredeti 9. o.]**

- a. **21. pont:** „[...] amennyiben a Bizottság a 17. rendelet 3. cikke alapján eljárást indít, a nemzeti bíróság a Bizottság eljárásának kimenetelét bevárva az előtte folyamatban lévő eljárást felfüggesztheti, ha ezt a jogbiztonság szempontjából szükségesnek ítéli meg”.
  - b. **22. pont:** „A nemzeti bíróságnak viszont általában lehetővé kell tennie az előtte zajló eljárás folytatását, ha úgy ítéli meg, hogy a vitatott magatartás egyértelműen nem gyakorolhat számottevő hatást a tagállamok közötti versenyre vagy kereskedelemre, vagy ha nem kétséges, hogy e magatartás összeegyeztethetetlen az [EUMSZ 102. cikkel]”
21. **Asjes egyesített ügyek (C-209–C-213/84).** A Bíróság az Asjes egyesített ügyekben (C-209–C-213/84) megvizsgálta, hogy a nemzeti bíróságok alkalmazhatják-e az EGK 85. cikket összehangolt viteldíj-meghatározási magatartásokra az olyan légi közlekedési szolgáltatásokkal összefüggésben, amelyekre a tényállás megvalósulásának időpontjában nem vonatkozott végrehajtási szabály, ha e gyakorlatokat illetően az EGK 88. cikk vagy EGK 89. cikk alapján nem hoztak határozatot. A Bíróság a következő megállapításokat tette:
- a. **55. pont:** „[...] a 88. cikkben szereplő »tagállamok hatóságai« kifejezés azokra a hatóságokra vonatkozik, amelyeket a legtöbb tagállamban a belföldi versenyjogi szabályozás alkalmazásával bíztak meg, ezen alkalmazásnak a hatáskörrel rendelkező bíróságok által jogszerűség szempontjából történő felülvizsgálata mellett, vagy pedig azokra a bíróságokra, amelyeket más tagállamokban e feladattal kifejezetten megbíztak.”
  - b. **60. pont:** „Ennélfogva kérdésként vetődik fel, hogy a Tanács által a 87. cikk alapján a légi közlekedésre vonatkozóan elfogadott rendeletek vagy irányelvek hiányában az olyan nemzeti bíróság, amely nem a tagállamok 88. cikkében hivatkozott hatóságainak egyike, az alapeljáráshoz hasonló eljárásokban annak ellenére hatáskörrel rendelkezik-e annak megállapítására, hogy a légitársaságok összehangolt viteldíj-meghatározási magatartása ellentétes a 85. cikkel, hogy a szóban forgó összehangolt magatartásokat illetően sem az illetékes nemzeti hatóságok a 88. cikk alapján, sem pedig a Bizottság a 89. cikk, különösen a 89. cikk (2) bekezdése alapján nem hoztak határozatot.”

- c. **61. pont:** „Szem előtt kell tartani, hogy ahogyan azt a Bíróság a [Bosch kontra Van Rijn ügyben (C-13/61)] megállapította, »a 88. és 89. cikk azonban [eredeti 10. o.] nem biztosítja a 85. cikk teljes körű és következetes alkalmazását, így azok pusztán létezése alapján nem feltételezhető, hogy a 85. cikk a Szerződés hatálybalépésének napjától kezdve teljeskörűen érvényesült.«”
- d. **62. pont:** „A 88. cikk értelmében ugyanis a tagállamok hatóságai kizárólag akkor dönthetnek a megállapodások, döntések és összehangolt magatartások megengedhetőségéről, ha azokat az országuk versenyjogának keretében jóváhagyás céljából e hatóságok elé terjesztik. A Bizottság a 89. cikk alapján a 85. és 86. cikk bármely megsértését megállapíthatja, azonban nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy a 85. cikk (3) bekezdése értelmében eltekintsen a 85. cikk (1) bekezdésének alkalmazásától.”
- e. **63. pont:** „Ilyen körülmények között az, hogy valamely megállapodás, döntés vagy összehangolt magatartás a 85. cikk hatálya alá tartozhat, nem elegendő ahhoz, hogy azt azonnal a 85. cikk (1) bekezdése által tiltottnak lehessen tekinteni, következésképpen az a 85. cikk (2) bekezdése alapján automatikusan semmisnek minősüljön.”
- f. **64. pont:** „E következtetés ellentétes lenne a jogbiztonság alapelvével – amely a Bíróság [Bosch kontra Van Rijn (C-13/61) ügyben tett] megállapítása szerint olyan jogi előírás, amelyet a Szerződés alkalmazása során fenn kell tartani –, mivel tilt és automatikusan semmissé tesz bizonyos megállapodásokat már akár annak megállapítása előtt is, hogy a 85. cikk egésze vonatkozik-e a szóban forgó megállapodásra.”
- g. **65. pont:** „El kell azonban ismerni, hogy – ahogyan azt a Bíróság a [Bosch kontra Van Rijn (C-13/61) ügyben] megállapította – a 85. és 86. cikket a 87. cikk értelmében érvényre juttató rendelet vagy irányelv hatálybalépéséig a megállapodások és döntések a 85. cikk (1) bekezdése alapján kizárólag annyiban tiltottak, és a 85. cikk (2) bekezdése alapján kizárólag annyiban minősülnek automatikusan semmisnek, amennyiben a tagállamok hatóságai a 88. cikk alapján azt állapítják meg, hogy azok a 85. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak és azok a 85. cikk (3) bekezdése alapján nem mentesülnek a tilalom alól, vagy amennyiben a Bizottság a 89. cikk (2) bekezdése alapján jogsértést állapított meg.”
- h. **68. pont.** „Ennélfogva arra a következtetésre kell jutni, hogy az illetékes nemzeti hatóságok 88. cikk alapján hozott [eredeti 11. o.] olyan határozata hiányában, amelyben megállapítják, hogy a légitársaságok által a viteldíjakkal kapcsolatban tanúsított összehangolt magatartást tiltja a 85. cikk (1) bekezdése és a szóban forgó magatartás

e tilalom alól a 85. cikk (3) bekezdése alapján nem mentesíthető, vagy a Bizottság 89. cikk (2) bekezdése alapján hozott olyan határozatának hiányában, amelyben a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó összehangolt magatartás sérti a 85. cikk (1) bekezdését, az ezen ügyeket a Bíróság elé terjesztő nemzeti bírósághoz hasonló nemzeti bíróság nem rendelkezik hatáskörrel annak megállapítására, hogy a szóban forgó összehangolt magatartás összeegyeztethető a 85. cikk (1) bekezdésével.”

22. **Ahmed Saeed ügy (C-66/86).** A Bíróság az Asjes ügyet követően az Ahmed Saeed (C-66/86) ügyben (a 20–21. pontban) megállapította, hogy a belföldi légi közlekedési szolgáltatásokra és az EK államaitól eltérő államokba irányuló, illetve onnan induló nemzetközi légi közlekedésre tekintettel rögzített viteldíjak alkalmazására irányuló megállapodások az EGK 85. cikk (2) bekezdése alapján automatikusan nem minősülnek semmisnek, mert azok továbbra is az EGK 88. cikk és EGK 89. cikk hatálya alá tartoznak tekintettel arra, hogy e szolgáltatásokra vonatkozóan az EGK 85. cikk alapján a tényállás megvalósulásának időpontjáig nem fogadtak el végrehajtási szabályokat. A Bíróság viszont megállapította, hogy az EGK 86. cikk teljeskörűen alkalmazandó ezekre a szolgáltatásokra anélkül, hogy szükség lenne végrehajtási szabályokra:
- a. **32. pont:** „[...] a 88. és 89. cikkben rögzített átmeneti szabályok további alkalmazását kizárólag az indokolja, hogy a 85. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó megállapodások, döntések és összehangolt magatartások a 85. cikk (3) bekezdése alapján mentesülhetnek, és hogy a versenypolitika a mentesség megadására vagy megtagadására hatáskörrel rendelkező intézmények által a 87. cikk értelmében elfogadott végrehajtási szabályok alapján meghozott határozatok révén fejlődik. Erőfölénnyel való visszaélés esetében azonban semmilyen módon nem adható mentesség; az ilyen visszaélést egyszerűen tiltja a Szerződés, és az illetékes nemzeti hatóságok vagy – adott esetben – a Bizottság feladata az, hogy a hatásköreik keretében e tilalom alapján eljárjanak.”
- b. **33. pont:** „Ennélfogva arra a következtetésre kell jutni, hogy a Szerződés 86. cikkében rögzített tilalom a légi közlekedési ágazat egészére teljeskörűen alkalmazandó.”
23. **Nemzeti hatóság az Egyesült Királyságban.** Az Egyesült Királyság nemzeti joga<sup>11</sup> az EK 88. cikken alapuló feladattal a [eredeti 12. o.] korábbi Director General of Fair Trading-gel (tiszteséges kereskedelemért felelős főigazgatóval)

<sup>11</sup> Az EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996 (az EK versenyjogi szabályainak [88. és 89. cikk] végrehajtásáról szóló 1996. évi rendelkezések), SI 1996/2199; az EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001 (az EK versenyjogi szabályainak [84. és 85. cikk] végrehajtásáról szóló 2001. évi rendelkezések), SI 2001/2916; az EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007 (az EK versenyjogi szabályai [85. és 84. cikk] végrehajtásának visszavonásáról szóló 2007. évi rendelkezések), SI 2007/1846.

és a korábbi Monopolies and Mergers Commission-nal (a monopóliumok és egyesülések felügyeletéért felelős bizottság, Egyesült Királyság) együtt eljáró Secretary of State-t (miniszter, Egyesült Királyság) bízta meg.

24. **Angol bíróságok.** A La Gaitana Farms SA & Others v British Airways plc<sup>12</sup> ügyben az angol bíróságok (első fokon Vivien Rose bíró, a Court of Appeal ([fellebbviteli bíróság, Egyesült Királyság]) általi helyben hagyással) magánfelek légi közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos jogvitája keretében – amely jogvitában az uniós/EGT versenyszabályok megsértése miatt kártérítést követeltek – megállapította, hogy a nemzeti bíróságok nem rendelkeznek hatáskörrel arra, hogy a szóban forgó szabályokat olyan magatartásra alkalmazzák, amelyet az átmeneti rendelkezések hatályban léte alatt tanúsítottak, kivéve ha a nemzeti versenyhatóság vagy a Bizottság határozatban megállapította az EGK 85. cikk megsértését, illetve mindaddig, amíg ilyen határozatot el nem fogadtak.
25. **Holland bíróságok.** Az amszterdami körzeti bíróság a La Gaitana ügyben szereplőhöz hasonló jogvitával kapcsolatos, 2019. szeptember 18-án kelt, Stichting Cartel Compensation kontra KLM NV & társai ítéletben ideiglenesen megállapította, hogy nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy az EGK 85. cikket az átmeneti rendelkezések hatályban léte alatt tanúsított magatartásra alkalmazza. Az amszterdami körzeti bíróság – az angol bíróságok által a La Gaitana ítéletben levont eltérő következtetésre tekintettel – úgy határozott, hogy az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordul az EU Bíróságához. Az amszterdami körzeti bíróság által feltett kérdést még nem tették közzé a Hivatalos Lapban (bár úgy tűnik, hogy azt C-819/19. ügyszám alatt nyilvántartásba vették). A kérdést előterjesztő bíróság azonban látta az amszterdami körzeti bíróság ítélete hiteles fordításának másolatát, amelynek alapján a következő volt a 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 Unión belüli és [eredeti 13. o.] 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 Unión belüli repülőterek és Svájc között lebonyolított légi járatok esetében a légitársaságok által árufuvarozási szolgáltatásokkal összefüggésben megvalósított összejátszásra, illetve összehangolt magatartásra, ha e

<sup>12</sup> [2017] EWHC 2420 (Ch) (Rose J) [2019] EWCA Civ 37 (Court of Appeal).

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?

26. **Előzetes döntéshozatal iránti kérelem.** A fentiek tükrében a kérdést előterjesztő bíróság úgy határozott, hogy az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel kell fordulnia a Bírósághoz. Közelebbről:

a. az amszterdami körzeti bíróság által a Stichting ügyben arra vonatkozóan feltett kérdést, hogy a nemzeti bíróságok alkalmazhatják-e az EUMSZ 101. cikket (és annak előzményeit) vagy az EGT-megállapodás 53. cikkét azon időszakra vonatkozó megállapodásokra, amely időszakban az átmeneti szabályozást kellett alkalmazni, szintén el kell bírálni ahhoz, hogy a kérdést előterjesztő bíróság határozatot hozhasson a jelen ügyben. A kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárásban a kérdés a légi közlekedés helyett a tengeri szállítással összefüggésben merül fel.

b. kívánatos, hogy a jelen eljárásban részt vevő, adott esetben a Stichting ügy feleitől eltérő nézőponttal rendelkező felek is terjeszthessenek e kérdésre vonatkozóan észrevételeket az EUB elé.

c. előfordulhat, hogy az amszterdami körzeti bíróság elé terjesztett kérelem a felek egyezsége révén is rendezhető, és hogy a kérelmet még azelőtt visszavonják, hogy az EUB határozatot hozna. Ilyen esetben a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem hiányában a kérdést előterjesztő bíróság nem élvezné a szóban forgó kérdés EUB általi megválaszolása által biztosított előnyt.

d. a jelen ügyben egy további olyan kérdés is felmerül, amely a Stichting ügyben nem; e kérdés jelesül az, hogy az 1/2003 rendelet eredeti változata a Közösség területén kívül található kikötők közötti nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozó végrehajtási szabályok megállapítását eredményezte-e, vagy az említett szolgáltatásokra továbbra is az átmeneti szabályozás vonatkozott.

27. Kívánatos lenne, hogy a Bíróság a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelmet az amszterdami körzeti bíróság által előterjesztett – fent említett – előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel együttesen tárgyalhassa, mivel a 2004. május 1. előtti időszakkal kapcsolatos érveket és kérdéseket illetően jelentős lesz az átfedés.

28. Ennek alapján az eljáró bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján arra kéri az Európai Unió Bíróságát, hogy válaszolja meg a következő kérdéseket:

[eredeti 14. o.] „1) Hatáskörrel rendelkezik-e valamely nemzeti bíróság valamely kártérítési igénynek az EGK 85. cikk/EK 81. cikk alapján történő elbírálására, ha a kifogásolt magatartás nemzetközi tengeri szolgáltatásoknak kizárólag az EGK/EK területén kívül található kikötők között, 2004. május

1. előtt történő nyújtását foglalta magában, és a nemzeti bíróság az EGK 88. cikk/EK 84. cikk alkalmazásában nem minősült valamely tagállam releváns hatóságának?

2. Amennyiben az első kérdésre nemleges választ kell adni, hatáskörrel rendelkezik-e valamely bíróság nemzetközi tengeri szolgáltatásoknak kizárólag az EGK/EK területén kívül található kikötők között, a 2004. május 1. és 2006. október 18. közötti időszakban történő nyújtásával kapcsolatos kártérítési igény elbírálására?”

MUNKADOKUMENTUM