

C-588/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. november 10.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Hannover (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. október 19.

Felperes:

Landkreis Northeim

Alperes:

Daimler AG

[omissis]

Landgericht

Hannover

Végzés

[omissis]

A Landkreis Northeim [omissis]

– felperes –

[omissis]

és

a Daimler AG, [omissis] Stuttgart

– alperes –

között folyamatban lévő jogvitában

[omissis] **[eredeti 2. o.]**

a Landgericht Hannover (hannoveri regionális bíróság, Németország) polgári ügyekben eljáró tizenharmadik tanácsa [omissis] 2020. október 19-én a következőképpen határozott:

1. **Az EUMSZ 267. cikk első bekezdésének b) pontja és második bekezdése alapján a következő kérdést előzetes döntéshozatalra az Európai Unió Bírósága [omissis] elé terjeszti:**

Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 101. cikk és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásban (AT.39824 – Tehergépjárművek ügy) az Európai Közösségek Bizottsága által 2016. július 19-én hozott C(2016)4673 final határozatot, hogy megállapításainak hatálya a különleges célú gépjárművekre, különösen a személyszállító gépjárművekre is kiterjed?

2. **Az eljárást felfüggeszti, amíg az Európai Unió Bírósága az 1. pontban előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést el nem bírálja.**

[omissis]

Indokolás

[1] 1. [omissis]

[2] a. Az alapeljárás alapja a következő tényállás [omissis]:

[3] A felperes közjogi intézmény, és megelőző nyílt közbeszerzési eljárásokat követően a többek között tehergépkocsikat fejlesztő, gyártó és értékesítő, világszerte tevékeny autókonzern alperestől 2006. június 19-i megrendeléssel 146 740 eurós áron, 2007. december 10-i megrendeléssel pedig 146 586,58 eurós áron egy-egy komplett személyszállító gépjárművet vásárolt. **[eredeti 3. o.]**

[4] A többek között az alperessel szemben 2016. július 19-én hozott határozatában [omissis] az Európai Bizottság különböző vállalkozások, többek között az alperes terhére kartelljogot sértő magatartást állapított meg [omissis]. A határozat szerint:

[5] „2.3. A jogsértés összefoglalása:

A jogsértés által érintett termékek a 6 és 16 tonna közötti tömegű tehergépjárművek (közepes tehergépjárművek), valamint a 16 tonnánál nehezebb tehergépjárművek (nehéz tehergépjárművek), a merev és a

vontató tehergépjárműként egyaránt (a továbbiakban a közepes és nehéz tehergépjárművek együttesen: tehergépjárművek) ⁽⁵⁾ A katonai célú tehergépjárművek kivételével). Az ügy nem érinti a tehergépjárművekkel kapcsolatos vevőszolgálati tevékenységeket, egyéb szolgáltatásokat és garanciákat, sem a használt tehergépjárművek, egyéb termékek vagy szolgáltatások értékesítését.”

[6] A határozat angol nyelvű szövege [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [omissis] e tekintetben így szól:

[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 [eredeti 4. o.] 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] A felperes arra hivatkozik, hogy őt a Bizottság által megállapított tehergépjármű-kartell miatt a két szemétszállító gépjármű beszerzése során a kartellből eredő túlzottan magas árak révén gazdasági kár érte, ennek megtérítését követeli keresetében a jelen eljárásban az alperestől.

[9] Álláspontja szerint az általa beszerzett szemétszállító gépjárművek a bizottsági határozat szerinti tehergépjármű-fogalom alá tartoznak, ennek kapcsán a határozat szövegére hivatkozik, amely alapján a különleges célú járművek nem tartoznak a kifejezett kivételek közé.

[10] Az alperes álláspontja szerint ezzel szemben a jogvita tárgyát képező szemétszállító járművek mint különleges célú járművek nem tartoznak a bizottsági határozat hatálya alá. Ennek alátámasztása érdekében arra hivatkozik, hogy a Bizottság a 2016. július 19-i határozat előkészítése során az alperesnek küldött [omissis] 2015. június 30-i adatkérésben [omissis] pontosította a vizsgálat tárgyát, és ennek során közölte, hogy a tehergépjármű fogalma nem terjed ki használt tehergépjárművekre, különleges célú járművekre (például katonai célú járművekre, tűzoltóautókra), továbbértékesített felépítményekre (úgynevezett „add-on”-okra), *after-sales* szolgáltatásokra, valamint egyéb szolgáltatásokra és garanciális szolgáltatásokra.

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

[12] **aa.** A jogvita elbírálására irányadó német jogszabályi rendelkezés a jelen ügyre alkalmazandó változatában a következőképpen szól: [eredeti 5. o.]

[13] „GWB 33. § – A jogsértés abbahagyására irányuló igény, kártérítési kötelezettség

[...]

(4) Ha e törvény rendelkezéseinek, vagy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. vagy 82. cikkének megsértése miatt kártérítést követelnek, akkor a bíróságot e tekintetben köti a kartellhatóság, az Európai Közösség Bizottsága vagy az Európai Közösség más tagállamának versenyhatósága vagy versenyhatóságként eljáró bírósága által a jogsértés megállapításáról hozott jogerős határozat. Ugyanez irányadó az első mondat szerinti határozatok megtámadása következtében hozott jogerős bírósági határozatok megfelelő megállapításaira. [omissis]”

[14] (A Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen [a versenykorlátozás tilalmáról szóló törvény] 33. §-ának (4) bekezdése, a 2005. július 15-én kihirdetett, 2005. július 13-tól 2013. június 29-ig hatályos változatban [omissis])

[15] [omissis] A jogvita tárgyát képező, 2006. június 19-i és 2007. október 16-i felperesi megrendelésekkel beszerzett gépjárművekkel összefüggésben a felperes által állított, az alperes által elkövetett versenyjogi jogsértésekre [omissis] a GWB 33. §-a (4) bekezdésének az említett két időpontban hatályos változata alkalmazandó. [eredeti 6. o.]

[16] [omissis] [E] nemzeti jogszabályi rendelkezés az egyébként is alkalmazandó uniós jogszabályi rendelkezés, az 1/2003/EK rendelet 16. cikke (1) bekezdése első mondatának deklaratív megismétlése, legalábbis abban a körben, amelyben ezen uniós jogi rendelkezés alkalmazandó [omissis].

[17] **bb.** [Nemzeti ítélkezési gyakorlat] [omissis].

[18] [omissis].

[19] [omissis].

[20] [omissis] [eredeti 7. o.] [omissis].

[21] **c.** A kérdést előterjesztő bíróságnak az alábbi indokok alapján az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés szerinti értelemben kétségei vannak a 2016. július 19-i bizottsági határozat értelmezésével kapcsolatban (**aa.**) és ennyiben a jogvita elbírálása szempontjából meghatározó összefüggés áll fenn a bizottsági határozat és az alapeljárásra alkalmazandó nemzeti jog között (**bb.**) [omissis]:

[22] **aa.** A bizottsági határozat értelmezésével kapcsolatban először is abból a körülményből adódnak kétségek, hogy a 2016. július 19-i bizottsági határozat megfogalmazása

[23] „A jogsértés által érintett termékek a 6 és 16 tonna közötti tömegű tehergépjárművek (közepes tehergépjárművek), valamint a 16 tonnánál nehezebb tehergépjárművek (nehéz tehergépjárművek), a merev és a vontató tehergépjárműként egyaránt (a továbbiakban a közepes és nehéz tehergépjárművek együttesen: tehergépjárművek) (A katonai célú tehergépjárművek kivételével). Az ügy nem érinti a tehergépjárművekkel kapcsolatos vevőszolgálati tevékenységeket, egyéb szolgáltatásokat és garanciákat, sem a használt tehergépjárművek, egyéb termékek vagy szolgáltatások értékesítését.”

[24] [omissis]

[25] csak általában tehergépjárművekről beszél, és ennek során kizárólag a katonai célú tehergépjárműveket említi kifejezett kivételként, következésképpen **[eredeti 8. o.]** más különleges célú járművekre nézve különböző értelmezési lehetőségek képzelhetők el. A hivatkozott megfogalmazás egyrészt értelmezhető úgy, hogy alapvetően csak a „szokásos” tehergépjárművek – a katonai célúakat kivéve – tartoznak a határozat hatálya alá, és így a különleges célú járművek kifejezett említés hiányában az „egyéb termékek” fogalma alá tartoznak, és nem tartoznak a „tehergépjármű” fogalma alá. Másfelől e megfogalmazás úgy is értelmezhető, hogy a „tehergépjármű” fogalma alatt mindenfajta tehergépjárművet, tehát – a katonai célú járművek kivételével – mindenfajta különleges célú járművet is érteni kell.

[26] Kétségek adódnak továbbá a bizottsági határozat értelmezésével kapcsolatban az alperes által hivatkozott azon körülményből is, hogy a Bizottság a 2016. július 19-i határozat előkészítése során az alperesnek küldött 2015. június 30-i adatkérésében a vizsgálat tárgyát pontosította, és ennek során közölte, hogy a tehergépjármű fogalma nem terjed ki „különleges célú járművekre (például katonai célú járművekre, tűzoltóautókra)”.

[27] Ha a bizottsági határozatok esetén ugyanazok az értelmezési módszerek állnak rendelkezésre, mint a törvények esetén, akkor a határozat keletkezési történetére alapozott értelmezés vezethetne eredményre; ez esetben a határozat szövegének értelmezése során a határozat hatályának meghatározásához bizonyos körülmények között figyelembe kellene venni a Bizottságnak a határozat előkészítése során tett nyilatkozatait.

[28] E tekintetben nem világos, hogy a 2015. június 30-i adatkérés során a Bizottság esetleg már a későbbi határozathozatal előtt egyértelműsítette, hogy a különleges célú járművek általában véve nem tartoznak a tehergépjármű fogalma alá, és hogy a hivatkozott adatkérésben szereplő zárójeles megjegyzés a „például katonai célú járművekre, tűzoltóautókra” vonatkozó utalással csak példálózó, nem pedig kimerítő felsorolást tartalmaz. **[eredeti 9. o.]**

[29] A 2016. július 19-i bizottsági határozat megfelelő kifejezett megfogalmazása hiányában nem világos továbbá, hogy a 2015. június 30-i adatkérést követően a

határozathozatalhoz vezető végleges szándék kialakítása során nem tértek-e esetleg újra el a különleges célú járművek korábban még mérlegelt figyelmen kívül hagyásától, és nem volt-e a végleges határozathozatal során tudatos és szándékolt (a katonai célú járművek kivételével) a különleges célú járműveknek a határozat hatálya alá vonása.

[30] Figyelembe véve továbbá, hogy a bizottsági határozat úgynevezett egyezségi eljárásban született, ezenkívül fennáll annak lehetősége, hogy a végül a Bizottság által választott nyelvi megfogalmazás „lazább” lett annak érdekében, hogy egyáltalán egyezségi határozatra sor kerülhessen. Erre figyelemmel az sem világos, hogy az említett, adott esetben „lazább” megfogalmazás milyen hatással jár a 2016. július 19-i határozatnak a különleges célú járművekre vonatkozó joghatásainak terjedelmét illetően.

[31] **bb.** A bizottsági határozat és az alapeljárásra alkalmazandó nemzeti jog közötti, a jogvita elbírálása szempontjából meghatározó összefüggés abból adódik, hogy a német jog alapján a fent már hivatkozott GWB 33. §-a (4) bekezdésének korábbi változata alapján a német bíróságokat kötik a Bizottságnak a kartelljogi jogsértéssel kapcsolatban tett megállapításai.

[32] A 2016. július 19-i bizottsági határozat szövegének pontos – értelmezés útján pontosítandó – megértése ezáltal jelentőséggel bír a nemzeti jogban a bíróságok számára előírt kötöttség terjedelme szempontjából. Ennyiben a kérdést előterjesztő bíróságnak a jelen folyamatban lévő kartelljogi kártérítési eljárásban világosan meg kell tudnia határozni, hogy milyen terjedelemben köti őt a 2016. július 19-i bizottsági határozat. Ez jelenleg nem lehetséges.

[33] Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett egyedi ügyben tehát a kereset eredményessége vagy eredménytelensége a 2016. július 19-i bizottsági határozat **[eredeti 10. o.]** értelmezésére irányuló kérdésre adandó választól függ. Ha az az értelmezés adódik, hogy a jelen ügyben a jogvita tárgyát képező szemétszállító járművekhez hasonló, különleges célú járművek nem tartoznak a bizottsági határozat hatálya alá, akkor a felperes nem hivatkozhat a bizottsági határozat ennek megfelelő közvetlen kötelező erejére, és a kartell ez esetben még elképzelhető közvetett hatásait illetően más, további eljárásjogi követelmények merülnek fel a felek bizonyítási kötelezettségére vonatkozóan.

[34] A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben pergazdaságossági szempontból célszerűnek tartja, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést már most tisztázzák, mert különösen a kartell miatt esetlegesen felmerült károknak a további peres eljárásban esetlegesen szükségessé váló gazdasági értékelése csak jelentős eljárási és költségráfordítással – adott esetben gazdasági szakértelem bevonásával – lesz lehetséges.

[35] A kérdésre adandó válasznak a jelen alapeljáráson kívül is nagy jelentősége van. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság [omissis] rámutat arra, hogy hasonló tényállásokkal még más eljárások is folyamatban vannak előtte, amelyek

mindazonáltal egyes esetekben lényegesen több vételi ügyletet (néhány esetben több száz tehergépkocsit) érintenek, és amelyek – többek között – szintén arra a kérdésre vonatkoznak, hogy a személyszállító gépjárművek vagy más típusú, különleges célú gépjárművek [omissis] a 2016. július 19-i bizottsági határozat hatálya alá tartoznak-e. [omissis]

[36] [omissis] [**eredeti 11. o.**] [omissis]

[37] **2.** [Nemzeti eljárásjog] [omissis]

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

MUNKADOKUMENTUM