



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2019. július 29.*

„Előzetes döntéshozatal – Polgári ügyekben folytatott igazságügyi együttműködés – 1215/2012/EU rendelet – Különös joghatóságok – A 7. cikk 2. pontja – Jogellenes károkozással, jogellenes károkozással egy tekintet alá eső cselekménnyel vagy ilyen cselekményből fakadó igénnyel kapcsolatos ügyek – A káresemény bekövetkezésének helye – A kár bekövetkezésének helye – Az EUMSZ 101. cikkel és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás 53. cikkével ellentétesnek nyilvánított kartell által okozott kár megtérítése iránti kérelem”

A C-451/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Győri Ítéltábla (Magyarország) a Bírósághoz 2018. július 10-én érkezett, 2018. június 19-i határozatával terjesztett elő

a **Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft.**

és

a **DAF Trucks NV**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: C. Toader tanácselnök (előadó), A. Rosas és M. Safjan bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a DAF Trucks NV képviseletében Boronkay M. ügyvéd, B. Winters és J. K. de Pree advocaten,
- a magyar kormány képviseletében Fehér M. Z. és Wagner Zs., meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében M. Heller, Talabér-Ritz K. és G. Meessen, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: magyar.

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2012. L 351., 2. o.) 7. cikke 2. pontjának értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a magyar jog szerint létrejött gazdasági társaság, a Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft. (a továbbiakban: Tibor-Trans) és a holland jog szerinti társaság, a DAF Trucks NV között az állítólagosan az EUMSZ 101. cikk és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás (HL 1994. L 1., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 52. kötet, 3. o.; a továbbiakban: EGT-Megállapodás) 53. cikkének megsértésével okozott károk megtérítése iránti kártérítési kereset tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő.

Jogi háttér

- 3 Az 1215/2012 rendelet (15), (16) és (34) preambulumbekzdésének a szövege a következő:
„(15) A joghatósági szabályoknak nagymértékben kiszámíthatóknak kell lenniük, és azt az elvet kell követniük, hogy a joghatóságot általában az alperes lakóhelye alapozza meg. A joghatóságnak ezen az alapon mindenkor megállapíthatónak kell lennie, kivéve egyes pontosan meghatározott eseteket, amelyekben a jogvita tárgya vagy a felek szerződéses szabadsága eltérő kapcsoló tényezőt kíván meg. A jogi személyek székhelyét a közös szabályok átláthatóságának fokozása és a joghatósági okok összeütközése elkerülése végett önállóan kell meghatározni.
(16) Az alperes lakóhelyén vagy székhelyén kívül a bíróság és a per közötti szoros kapcsolaton alapuló vagylagos joghatósági okokat is meg kell állapítani az igazságszolgáltatás megbízható működésének előmozdítása érdekében. A szoros kapcsolat megléte jogbiztonságot nyújt, és elkerüli azt, hogy az alperes ellen egy olyan tagállam bíróságán indíthassanak eljárást, amelyre észszerűen nem számíthatott. Ez különösen fontos a magánélet és a személyiségi jogok – többek között a jó hírnév – megsértéséből eredő szerződésen kívüli kötelmi viszonyokkal kapcsolatos jogviták tekintetében.
[...]
(34) Biztosítani kell [a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a bírósági határozatok végrehajtásáról szóló, 1968. szeptember 27-i] egyezmény [HL 1972. L 299., 32. o.], [a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i] 44/2001/EK [tanácsi] rendelet [HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o., helyesbítés: HL 2006. L 242., 6. o., és HL 2011. L 124., 47. o.] és e rendelet közötti folytonosságot, ennek érdekében átmeneti rendelkezéseket kell megállapítani. Ugyanez a folytonossági követelmény vonatkozik az 1968. évi Brüsszeli Egyezménynek és a helyébe lépő rendeleteknek az Európai Unió Bírósága általi értelmezésére is.”

- 4 Az 1215/2012 rendeletnek a „Hatály és fogalommeghatározások” című I. fejezetében található 1. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„E rendeletet a bírósági rendszer jellegétől függetlenül a polgári és kereskedelmi ügyekre kell alkalmazni. [...]”

- 5 E rendelet „Joghatóság” című II. fejezete tartalmazza többek között az „Általános rendelkezések” című 1. szakaszt és a „Különös joghatóság” című 2. szakaszt. Az említett rendelet ezen 1. szakaszában található 4. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„E rendelet rendelkezéseire is figyelemmel valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy, állampolgárságára való tekintet nélkül, az adott tagállam bíróságai előtt perelhető.”

- 6 Az 1215/2012 rendelet II. fejezetének 2. szakaszában szereplő 7. cikkének szövege a következő:

„Valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban az alábbiak szerint perelhető:

[...]

2. jogellenes károkozással, jogellenes károkozással egy tekintet alá eső cselekménnyel vagy ilyen cselekményből fakadó igénnyel kapcsolatos ügyekben annak a helynek a bírósága előtt, ahol a káresemény bekövetkezett vagy bekövetkezhet;

[...]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 7 Az Európai Bizottság 2016. július 19-én elfogadta az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39824 – Tehergépjárművek ügy) a C(2016) 4673 final határozatot, amelyről 2017. április 6-án összefoglalást tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* (HL 2017. C 108., 6. o., a továbbiakban: érintett határozat).
- 8 Az érintett határozatban a Bizottság megállapította, hogy tizenöt nemzetközi tehergépjármű-gyártó vállalkozás – köztük a DAF Trucks – között összehangolt magatartás állt fenn két termék kategória, nevezetesen a 6 és 16 tonna közötti tömegű tehergépjárművek és a 16 tonnánál nehezebb tehergépjárművek tekintetében, merev és vontató tehergépjárműként egyaránt.
- 9 E határozat szerint a kartell az EUMSZ 101. cikkbe és az EGT-Megállapodás 53. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértés formáját öltötte, amelyben három társaság 1997. január 17. és 2010. szeptember 20. között, a további tizenkét társaság, köztük a DAF Trucks 1997. január 17. és 2011. január 18. között vett részt. A jogsértés az Európai Gazdasági Térségben (EGT) alkalmazott árazásra és a bruttó áremelésekre vonatkozó összehangolt megállapodásokból, valamint a közepes és nehéz tehergépjárművekre vonatkozó Euro 3–6 szabványok által előírt szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó technológia bevezetésével járó költségek időzítéséből és áthárításából állt.
- 10 Az érintett határozatból kitűnik, hogy az árakra, az áremelésre és az új kibocsátási szabványok 2004-ig történő bevezetésére vonatkozó egyeztetésekre közvetlenül az e határozat címzettjeként szereplő társaságok székhelyein került sor, és hogy legalábbis 2002 augusztusától kezdődően az egyeztetések a német leányvállalatokon keresztül zajlottak, amelyek arról eltérő mértékben tettek jelentést anyavállalataiknak.

- 11 A Bizottság megállapította, hogy az EUMSZ 101. cikk megsértése az EGT egészére kiterjedt, és 1997. január 17-től 2011. január 18-ig tartott. Következésképpen a Bizottság bírságot szabott ki valamennyi részt vevő jogalanyra, köztük a DAF Trucksra, a mentességet élvező jogalany kivételével.
- 12 Amint az a Bíróság rendelkezésére álló ügyiratokból kitűnik, a Tibor-Trans olyan belföldi és nemzetközi áru fuvarozási társaság, amely 2000-től kezdve 2008-ig fokozatosan új tehergépjárművek beszerzésébe investált. Végfelhasználóként a Tibor-Trans nem tudott közvetlenül a gyártótól vásárolni, így a Magyarországon bejegyzett márkakereskedőkhöz kellett fordulnia. A beszerzéseket Magyarországon bejegyzett lízingcégek finanszírozták úgy, hogy a felperes zárt végű lízingszerződéseket kötött, a finanszírozó pedig a Tibor-Trans által kialakított árra tette rá a lízing költségeit, valamint hasznát. A tehergépjárművek tulajdonjoga rendszerint a teljesítést követően, a lízingszerződések megszűnésével szállt át a Tibor-Transra.
- 13 Az alapeljárásban nem vitatott, hogy a Tibor-Trans közvetlenül a DAF Truckstól soha nem vásárolt tehergépjárműveket.
- 14 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy az érintett határozatban említett időszakban a magyar jog szerinti más társaságok is végeztek beszerzéseket. 2007. április 4-én ezek a társaságok a Tibor-Transba beolvadtak, ekként az ő jogaik és kötelezettségeik tekintetében a Tibor-Trans jogutódnak minősül.
- 15 2017. július 20-án a Tibor-Trans szerződésen kívüli kártérítési felelősség jogcímén keresetet indított a Győri Törvényszék (Magyarország) előtt a DAF Trucks ellen, és a hivatkozott kárát arra alapította, hogy a kartellmegállapodások miatt – amelyekben a DAF Trucks is részt vett – a tehergépjárműveket torzított áron tudta beszerezni.
- 16 A Tibor-Trans azzal érvel, hogy a magyar bíróságok joghatóságát az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontja alapozza meg, amelyet a Bíróság ítélezési gyakorlata is értelmezett, többek között a 2015. május 21-i CDC Hydrogen Peroxide ítéletben (C-352/13, EU:C:2015:335), amely szerint ha a különböző tagállamokban székhellyel rendelkező alperesekkel szemben az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a Bizottság által megállapított egységes és folyamatos, általuk több tagállamban, különböző időpontokban és helyszíneken megvalósított megsértése miatt indítanak kártérítési keresetet, úgy minden egyes állítólagos károsult dönthet akként, hogy keresetét akár a saját székhelye szerinti bíróság előtt indítja meg.
- 17 A DAF Trucks vitatja a magyar bíróságok joghatóságát, és úgy véli, hogy az alapügy sajátosságai miatt a 2015. május 21-i CDC Hydrogen Peroxide ítélet (C-352/13, EU:C:2015:335) a jelen ügyben nem releváns. E tekintetben egyrészt azzal érvel, hogy az összejátszásra irányuló találkozókra Németországban került sor, ami a német bíróságok joghatóságát alapozza meg, másrészt pedig, hogy soha nem lépett közvetlen szerződéses kapcsolatba a Tibor-Transszal, így észszerűen nem számíthatott arra, hogy a magyar bíróságok előtt indul ellene per.
- 18 2018. április 19-i határozatával a Győri Törvényszék megállapította, hogy nincs joghatósága az alapügy elbírálására, és az 1215/2012 rendelet 7. cikke 2. pontjának alkalmazása szempontjából kapcsolóelvként a kárt okozó esemény bekövetkezésének helyét tartotta szem előtt, vagyis azt a helyet, ahol az összejátszásra irányuló megállapodások létrejöttek.
- 19 Az e határozat ellen benyújtott fellebbezés alapján eljáró kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak afelől, hogy az alapügyben analógia útján alkalmazható-e – a felek közötti közvetlen szerződéses kapcsolat hiányában – a 2015. május 21-i CDC Hydrogen Peroxide ítéletre (C-352/13, EU:C:2015:335) alapított érvelés. Továbbá kétségét fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy az említett ítélet a gyakorlatban egy *tag forum actoris* szabály létrehozását eredményezheti, ami ellentétes az 1215/2012 rendelet által követett céllal.

- 20 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyetlen eleme sem enged arra következtetni, hogy az alapügyben vitatott lenne, hogy a magyar bíróságok nem alapíthatják a joghatóságukat a hivatkozott kárt okozó esemény bekövetkezésének helyére amiatt, hogy az EUMSZ 101. cikk szerinti jogsértést megvalósító, összejátszásra irányuló megállapodások egyike sem Magyarországon valósult meg. A kérdést előterjesztő bíróság részéről ennél fogva felmerül a kérdés, hogy a magyar bíróságok mindazonáltal alapíthatják-e joghatóságukat a hivatkozott kár bekövetkezésének helyére.
- 21 E körülmények között a Győri Ítéltábla úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Az [...] 1215/2012/EU rendelet 7. cikk(e) 2. pontjának különös joghatósági szabályát úgy kell-e értelmezni, hogy a »káresemény bekövetkezésének helye« megalapozza a fórum joghatóságát, ha

- [az alapeljárás] állítása szerint kárt szenvedett felperes[ének] székhelye, gazdasági tevékenységének, vagyoni érdekeltségeinek központja ebben az államban van;
- [az alapeljárás] felperes[e] igényét egyetlen, más uniós tagállamban székhellyel rendelkező tehergépjármű-gyártó alperes ellen az [EUMSZ 101. cikk] (1) bekezdésének megsértésére hivatkozással a Bizottság által [hozott] az Európai Gazdasági Térségben alkalmazott árazásra és a bruttó áremelésekre vonatkozó összehangolt megállapodásokból álló jogsértés[t megállapító határozatra] alapítja, mely határozatnak az [alapeljárás] alperes[é]n kívül több címzettje is van;
- [az alapeljárás] felperes[e] kizárólag a kartellben érintett más vállalkozások által gyártott tehergépjárműveket szerzett be;
- nincs arra vonatkozó adat, hogy a versenykorlátozónak minősített találkozók bármelyikére a fórum [tag]államában került sor;
- [az alapeljárás] felperes[e] – álláspontja szerint torzított áron – tehergépjárműveket rendszerint a fórum [tag]államában és úgy vásárolt, hogy itt működő cégekkel zárt végű lízingszerződéseket kötött, de állítása szerint a márkakereskedőkkel közvetlenül tárgyalt, az általa kialakított árat a lízingbeadó [a] saját használatra és a lízing költségeivel megnövelte, a felperes pedig a lízingszerződés teljesítését követően, annak megszűnésével szerezte meg a gépjárművek tulajdonjogát[?]

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 22 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az EUMSZ 101. cikk szerinti, különösen a tehergépjárművek árazására és bruttó áremeléseire vonatkozó összehangolt megállapodásokból álló jogsértés által okozott kár megtérítése iránti kereset keretében a „káresemény bekövetkezése helyének” az a hely tekintendő, ahol a károsult állítása szerint a kár bekövetkezett, még akkor is, ha a kereset a szóban forgó kartell olyan résztvevője ellen irányul, akivel a károsult nem létesített szerződéses jogviszonyt.
- 23 Elöljáróban emlékeztetni kell elsősorban arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, mivel az 1215/2012 rendelet hatályon kívül helyezi a 44/2001 rendeletet, és annak helyébe lép, amely pedig a polgári és kereskedelmi ügyekben az új tagállamoknak az alábbi egyezményhez való csatlakozásáról szóló későbbi egyezményekkel módosított, a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 1968. szeptember 27-i egyezmény helyébe lépett, a Bíróság által az utóbbi jogi aktusok rendelkezései tekintetében adott értelmezés az 1215/2012 rendeletre vonatkozóan is érvényes, mivel ezek a rendelkezések „egyenértékűnek” tekinthetők (lásd ebben az értelemben: 2018. május 31-i

Nothartová ítélet, C-306/17, EU:C:2018:360, 18. pont; 2018. november 15-i Kuhn ítélet, C-308/17, EU:C:2018:911, 31. pont; 2019. február 28-i Gradbenišтво Korana ítélet, C-579/17, EU:C:2019:162, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 24 Másodsorban meg kell jegyezni, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló, az uniós versenyjog állítólagos megsértéséből eredő kár megtérítésére irányuló kereset az 1215/2012 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „polgári és kereskedelmi ügy” fogalmába, következésképpen pedig e rendelet hatálya alá tartozik (lásd ebben az értelemben: 2014. október 23-i flyLAL-Lithuanian Airlines ítélet, C-302/13, EU:C:2014:2319, 38. pont).
- 25 Harmadsorban emlékeztetni kell továbbá arra, hogy amint azt a Bíróság az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontjával kapcsolatos ítélkezési gyakorlatában többször is kimondta, a „hely, ahol a káresemény bekövetkezett” fogalma magában foglalja egyrészt azt a helyet, ahol a kár bekövetkezett, másrészt azt a helyet, ahol az e kárt okozó esemény bekövetkezett, ezért a felperes választásától függően az alperes perelhető mind az egyik, mind a másik hely szerinti bíróság előtt (2015. január 28-i Kolassa ítélet, C-375/15, EU:C:2015:449, 28. pont; 2016. június 16-i Universal Music International Holding ítélet, C-12/15, EU:C:2016:449, 28. pont; 2018. július 5-i flyLAL-Lithuanian Airlines ítélet, C-27/17, EU:C:2018:533, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 26 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyetlen eleme sem enged arra következtetni, hogy vitatott lenne, hogy a magyar bíróságok a joghatóságukat nem alapozhatják a hivatkozott kárt okozó esemény bekövetkezésének helyére amiatt, hogy az EUMSZ 101. cikk szerinti jogsértést megvalósító, összejátszásra irányuló megállapodások egyike sem Magyarországon valósult meg. Az előterjesztett kérdés kizárólag a hivatkozott – az alapügyben szóban forgó kartell tárgyát képező tehergépjárművekéhez hasonlóan mesterségesen magas ár miatt fizetett többletköltségben megnyilvánuló – kár bekövetkezése helyének meghatározására vonatkozik.
- 27 A kár bekövetkezése helyének meghatározását illetően meg kell jegyezni, hogy ez attól függ, hogy a kárt okozó eseményből közvetlenül fakadó első kárról – amely kár bekövetkezésének a helye megalapozhatja az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontja szerinti joghatóságot – van-e szó, vagy pedig a későbbi hátrányos következményekről, amelyek nem alapozhatják meg az e rendelkezés szerinti joghatóságot (lásd ebben az értelemben: 2018. július 5-i flyLAL-Lithuanian Airlines ítélet, C-27/17, EU:C:2018:533, 31. pont).
- 28 E tekintetben a Bíróság kimondta, hogy a „hely, ahol a káresemény bekövetkezett” fogalma nem értelmezhető olyan mértékben kiterjesztő módon, hogy bármilyen olyan helyet magában foglaljon, ahol megjelenhetnek az olyan cselekmény hátrányos következményei, amely egy másik helyen már ténylegesen bekövetkezett kárt okozott. Következésképpen pontosította, hogy e fogalmat nem lehet úgy értelmezni, hogy olyan helyet foglal magában, ahol a károsult egy másik államban bekövetkezett és általa elszenvedett első kár következtében – állítása szerint – vagyoni kárt szenvedett (2018. július 5-i flyLAL-Lithuanian Airlines ítélet, C-27/17, EU:C:2018:533, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 29 A Bíróság a polgári és kereskedelmi ügyekben az új tagállamoknak az alábbi egyezményhez való csatlakozásáról szóló későbbi egyezményekkel módosított, a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 1968. szeptember 27-i egyezménynek – az 1215/2012 rendelet 7. cikke 2. pontja szövegének megfelelő – 5. cikkének 3. pontját illetően azt is megállapította, hogy az olyan kár, amely annak az eredetileg elszenvedett kárnak a közvetett következménye, amely a bekövetkezett kár közvetlen károsultjait képező más személyeket egy attól eltérő helyen érte, mint ahol a közvetett károsult a későbbiekben kárt szenvedett, e rendelkezés alapján nem alapozhatja meg a joghatóságot (lásd ebben az értelemben: 1990. január 11-i Dumez France és Tracoba ítélet, C-220/88, EU:C:1990:8, 14. és 22. pont).

- 30 Amint az a Bíróság rendelkezésére álló ügyiratokból kitűnik – és a tényállásnak a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő értékelése mellett –, a Tibor-Trans által hivatkozott kár az EUMSZ 101. cikkbe ütköző egységes és folyamatos jogsértést megvalósító, összejátszásra irányuló megállapodások alapján a tehergépjárművekre alkalmazott mesterségesen magas árak miatt megfizetett többletköltségből áll, amely megállapodás az EGT egész területén 1997. január 17. és 2011. január 18. között fejtette ki hatását, és amelyben tizenöt nemzetközi tehergépjármű-gyártó vett részt, köztük a DAF Trucks. Az említett ügyiratokból az is kitűnik, hogy a Tibor-Trans a tehergépjárműveket nem közvetlenül a szóban forgó kartell résztvevőitől vásárolta meg, mivel azokat eredetileg a magyar gépjármű-márkakereskedők részére értékesítették, akik az árak emelkedését a végfelhasználókra – mint a Tibor-Transra – hárították át.
- 31 A hivatkozott kár jellegét illetően meg kell jegyezni, hogy az nem minősül olyan egyszerű pénzügyi következménynek, amely a közvetlen vásárlók – mint például a magyar gépjármű-márkakereskedők – részéről következhetett volna be, és amely az áremelést követően forgalomkiesésben jelentkezhetett volna. Ezzel szemben az alapügyben hivatkozott kár lényegében a mesterségesen megemelt árak okán kifizetett többletköltségekből ered, éppen ezért az EUMSZ 101. cikkbe ütköző jogsértés közvetlen következménye, tehát közvetlen kárnak minősül, amely főszabály szerint megalapozhatja a kár bekövetkezésének helye szerinti tagállam joghatóságát.
- 32 Az ilyen kár bekövetkezésének helyét illetően az érintett határozatból kitűnik, hogy az EUMSZ 101. cikkbe ütköző, megállapított jogsértés az EGT egészére kiterjedt. A verseny torzulását eredményezte tehát ezen a piacon, amelynek 2004. május 1-jétől Magyarország is részese.
- 33 Márpedig, amennyiben a versenyellenes magatartással érintett piac abban a tagállamban található, amelynek területén a hivatkozott kár állítólag bekövetkezett, akkor úgy kell tekinteni, hogy az 1215/2012 rendelet 7. cikke 2. pontjának alkalmazásában a kár bekövetkezésének helye ebben a tagállamban található (lásd ebben az értelemben: 2018. július 5-i flyLAL-Lithuanian Airlines ítélet, C-27/17, EU:C:2018:533, 40. pont).
- 34 Ez a megoldás ugyanis eleget tesz a joghatósági szabályokkal kapcsolatos, a közelségre és kiszámíthatóságra vonatkozó célkitűzésnek, mivel egyrészt az érintett piac szerinti tagállam bíróságai vannak a legmegfelelőbb helyzetben a kártérítés iránti ilyen kérelmek elbírálására, másrészt pedig a versenyellenes magatartást tanúsító gazdasági szereplő észszerűen számíthat arra, hogy azon hely bíróságai előtt perlik, ahol a magatartásával a tisztességes versenyre vonatkozó szabályokat megsértette (lásd ebben az értelemben: 2018. július 5-i flyLAL-Lithuanian Airlines ítélet, C-27/17, EU:C:2018:533, 40. pont).
- 35 Amint azzal a Bizottság az írásbeli észrevételeiben érvel, és amint arra a 2018. július 5-i flyLAL-Lithuanian Airlines ítélet (C-27/17, EU:C:2018:533) 41. pontja is emlékeztet, a kár bekövetkezése helyének e meghatározása összhangban van a szerződésen kívüli kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet („Róma II”) (HL 2007. L 199., 40. o.) (7) preambulumbekkezdésében szereplő, koherenciára vonatkozó követelményekkel, mivel e rendelet 6. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint a versenykorlátozó magatartással összefüggő kár megtérítése iránti keresetekre azon ország joga alkalmazandó, amelynek piaca érintett vagy érintve lehet.
- 36 Ami a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott egyéb olyan sajátos körülményeket illeti, amelyek ahhoz a tényhez kapcsolódnak, hogy a Tibor-Trans a szóban forgó jogsértésben részt vevő vállalkozások közül csupán egy, mégpedig olyan vállalkozással szemben indított keresetet, amelynél közvetlenül nem végzett beszerzéseket, a Bizottsághoz hasonlóan meg kell jegyezni, hogy egy egységes és folyamatos versenyjogi jogsértés az elkövetők egyetemleges felelősségét vonja maga után. Ennélfogva az a körülmény, hogy a Tibor-Trans a bíróság előtt kizárólag egy, mégpedig olyan elkövetővel szemben

indított keresetet, amelynél közvetlenül nem végzett beszerzéseket, nem kérdőjelezheti meg a jelen ítélet 31–33. pontjában foglalt, az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontjában meghatározott joghatósági szabályt illető fejtegetéseket.

- 37 E megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontját úgy kell értelmezni, hogy az EUMSZ 101. cikk szerinti, különösen a tehergépjárművek árazására és bruttó áremeléseire vonatkozó összehangolt megállapodásokból álló jogsértés által okozott kár megtérítése iránti kereset keretében a „káresemény bekövetkezése helyének” az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetben a jogsértéssel érintett piac helye tekintendő, vagyis ahol a torzított piaci árakat alkalmazták, és ahol a károsult állítása szerint a kár bekövetkezett, még akkor is, ha a kereset a szóban forgó kartell olyan résztvevője ellen irányul, akivel a károsult nem létesített szerződéses jogviszonyt.

A költségekről

- 38 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (hatodik tanács) a következőképpen határozott:

A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 7. cikkének 2. pontját úgy kell értelmezni, hogy az EUMSZ 101. cikk szerinti, különösen a tehergépjárművek árazására és bruttó áremeléseire vonatkozó összehangolt megállapodásokból álló jogsértés által okozott kár megtérítése iránti kereset keretében a „káresemény bekövetkezése helyének” az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetben a jogsértéssel érintett piac helye tekintendő, vagyis ahol a torzított piaci árakat alkalmazták, és ahol a károsult állítása szerint a kár bekövetkezett, még akkor is, ha a kereset a szóban forgó kartell olyan résztvevője ellen irányul, akivel a károsult nem létesített szerződéses jogviszonyt.

Toader

Rosas

Safjan

Kihirdetve Luxembourgban, a 2019. július 29-i nyilvános ülésen.

A. Calot Escobar
hivatalvezető

C. Toader
a hatodik tanács elnöke