

4. A fenti hibák eredményeképpen a Törvényszék megsértette a fellebbező jogait és az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló egyezményben, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartájában előírt elveket, különösen a tisztességes eljáráshoz való jogot, a tulajdon zavartalan élvezetének jogát, valamint a jogbiztonság elvét.

⁽¹⁾ HL 2017. L 116., 1. o.

⁽²⁾ Az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról, a 67/548/EGK és az 1999/45/EK irányelv módosításáról és hatályon kívül helyezéséről, valamint az 1907/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2008. december 16-i 1272/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 353., 1. o.; helyesbítés: HL 2011. L 16., 1. o.)

A Törvényszék (ötödik tanács) T-640/16. sz., GEA Group AG kontra Bizottság ügyben 2018. október 18-án hozott ítélete ellen az Európai Bizottság által 2018. december 27-én benyújtott fellebbezés

(C-823/18 P. sz. ügy)

(2019/C 93/42)

Az eljárás nyelve: angol

Felek

Fellebbező: Európai Bizottság (képviselők: T. Christoforou, P. Rossi, Bottka V. meghatalmazottak)

A másik fél az eljárásban: Gea Srl

A fellebbező kérelmei

A fellebbező azt kéri, hogy a Bíróság

- helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet;
- a GEA-t kötelezze a jelen eljárás és az elsőfokú eljárás költségeinek a viselésére.

Jogalapok és fontosabb érvek

A Bizottság a fellebbezését a következő két jogalapra alapítja:

A Bizottság azt állítja, hogy a Törvényszék két alkalommal tévesen alkalmazta a jogot. Először is tévesen alkalmazta az egyenlő bánásmód elvét, figyelmen kívül hagyta a vállalkozás fogalmára és az egyetemleges felelősségre vonatkozó ítélkezési gyakorlatot, és tévedett a bíróság azon csökkentésének a következményeit illetően is, amelyet csak a jogsértő vállalkozás korábbi leányvállalatának lehet megadni. Konkrétan a Bizottság úgy véli, hogy a megtámadott ítélettel a Törvényszék eltért a Bíróság azon ítélkezési gyakorlatától, amely alapján a bíráságnak valamennyi címzett jogalanyt együttesen érintő részére vonatkozó egyetemleges felelősség fogalma az EUMSZ 101. cikk alkalmazásában a vállalkozás fogalmának a megnyilvánulása (lásd: Siemens Österreich ítélet, C-231/11 P, 57. pont). Így a jogsértés időpontjában az ugyanazon vállalkozáshoz tartozó jogalanyok *per definitionem* valamennyien egyetemlegesen felelősek a vállalkozás jogsértésben való részvételének megfelelő bírságért (azon a maximális összegig, amelyért minden egyes jogalany egyénileg felelős). Az ítélet logikája az egyetemleges felelősség belső megosztására vonatkozó azon elmélet analógia útján való alkalmazásán alapul, ami az adóstársak közösen kiszabott bírság részeiért fennálló felelősségének a kizárására is irányult. Ezen elméletet azonban elutasította a Bíróság a Siemens Österreich ügyben (C-231/11 P) és az Areva egyesített ügyekben (C-247/11 P és C-253/11 P). Ezenkívül az ítélet figyelmen kívül hagyja azon ítélkezési gyakorlatot, amely alapján az anyavállalat nem részesülhet a korábbi saját leányvállalatára alkalmazott 10 %-os felső határból. Ezért az ítélet téves jogalkalmazást valósít meg a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatának értelmezése és alkalmazása tekintetében, jogbizonytalanságot eredményez, és sérti a Bizottságnak az EUMSZ 101. cikk megsértése miatt a vállalkozásokra történő bírságkiszabásra vonatkozó mérlegelési mozgásterét.

Másodszor a Bizottság azon a véleményen van, hogy a Törvényszék tévesen állapította meg, hogy a bírságfizetésre a vállalkozás részét képező, egyetemlegesen felelős valamennyi jogalany (beleértve a GEA anyavállalatot) számára rendelkezésre álló határidő előlről kezdődik azon módosító határozatról szóló értesítéstől számítva, amely e jogalanyok közül csak egy (az ACW, a GEA korábbi leányvállalata) esetében csökkenti a bírságot. Téves jogalkalmazásról van szó, mivel a Bizottság jogosult arra, hogy módosító határozattal az egyetemlegesen felelős jogalanyok közül csak egy esetében csökkentse a bírságot, ha csak e jogalanyt érintő érdemi hiba áll fenn, mégpedig anélkül, hogy a határozatnak a többi jogalany részére címzett más részeiben szereplő bírságokat módosítaná. Hasonlóképpen, a Bizottság jogosult (azonban nem köteles) ilyen körülmények között a jogalany vagy jogalanyok számára olyan új határidőt kitűzni, amely korábbi, mint a legutóbbi módosító határozatról szóló értesítés. Ez azért van így, mert a bírság módosítása nem jelenti annak felváltását. Ugyanígy, ha a Bíróság csökkenti valamely jogalany bírságát, az nem jelenti új bírságnak új határidővel történő megállapítását (WDI ítélet, C-523/15 P, 29-48. és 63-68. pont; Groupement des cartes bancaires ítélet, T-275/94, 60-65. pont). Ha a Törvényszék ítéletét fenntartják, azon tévedések, amelyek az ítélet alapul, hátrányosan érinthetik a Bizottság bírságainak visszatartó erejét, mivel ez azt jelentené, hogy az egyik címzettre kiszabott bírság módosítása azon kamatok elvesztéséhez vezetne, amelyek az egész vállalkozásra kiszabott bírságnak a fenntartott része után járnak.

Végül a jogalapokban szereplő mindkét szempontból az ítélet homályos, és sérti az indokolási kötelezettséget.

A Helsingin hovioikeus (Finnország) által 2018. december 21-én benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem – A és társai kontra Finnair Oyi

(C-832/18. sz. ügy)

(2019/C 93/43)

Az eljárás nyelve: finn

A kérdést előterjesztő bíróság

Helsingin hovioikeus

Az alapeljárás felei

Felperes: A és társai

Alperes: Finnair Oyi

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 1) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendeletet, ⁽¹⁾ hogy az utas újabb kártalanításra jogosult a 7. cikk (1) bekezdése alapján, ha egy járat törlése miatt kártalanítást kapott, a járatot, amelyre az utast átfoglalták, ugyanaz a légi fuvarozó üzemelteti, amely a törölt járatot is, és a törölt járatot követő átfoglalt járat is olyan mértékben késik a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest, amely kártalanításra teremt jogosultságot?
- 2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén hivatkozhat-e az üzemeltető légi fuvarozó az 5. cikk (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményekre, ha a repülőgép gyártójának már használatban lévő gépekre vonatkozó Műszaki *Follow-up*-ját követően a szóban forgó dokumentum tárgyát képező alkatrészt gyakorlatilag úgynevezett „*On Condition*” alkatrészként, vagyis olyan alkatrészként kezelik, amelyet addig használnak, amíg meg nem hibásodik, és az üzemeltető légi fuvarozó felkészült az érintett alkatrész cseréjére oly módon, hogy folyamatosan készleten tart egy pótalkatrészt?

⁽¹⁾ A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.)