Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

29 päivänä heinäkuuta 2019*

Ennakkoratkaisupyyntö – Oikeudellinen yhteistyö yksityisoikeudellisissa asioissa – Asetus (EU) N:o 1215/2012 – Erityinen toimivalta – 7 artiklan 2 alakohta – Sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskeva asia – Paikkakunta, missä vahinko sattui – Vahingon ilmenemispaikka – Vaatimus korvata vahinko, joka on aiheutunut SEUT 101 artiklan ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 53 artiklan vastaiseksi todetusta kartellista

Asiassa C-451/18,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Győri Ítélőtábla (Győrin alueellinen ylioikeus, Unkari) on esittänyt 19.6.2018 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 10.7.2018, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft.

vastaan

DAF Trucks NV,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. Toader (esittelevä tuomari) sekä tuomarit A. Rosas ja M. Safjan,

julkisasiamies: M. Szpunar,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka ovat esittäneet

– DAF Trucks NV, edustajinaan M. Boronkay, ügyvéd, ja B. Winters ja J. K. de Pree, advocaten,

– Unkarin hallitus, asiamiehinään M. Z. Fehér ja Z. Wagner,

– Euroopan komissio, asiamiehinään M. Heller, K. Talabér-Ritz ja G. Meessen,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: unkari.

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 12.12.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1215/2012 (EUVL 2012, L 351, s. 1) 7 artiklan 2 alakohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft. (jäljempänä Tibor-Trans), Unkarin oikeuden mukaan perustettu yhtiö, ja toisaalta DAF Trucks NV, Alankomaiden oikeuden mukaan perustettu yhtiö, ja jossa vaaditaan korvausta vahingosta, jonka väitetään aiheutuneen SEUT 101 artiklan ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (EYVL 1994, L 1, s. 3; jäljempänä ETA-sopimus) 53 artiklan rikkomisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen N:o 1215/2012 johdanto-osan 15, 16 ja 34 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(15) Tuomioistuimen toimivaltaa koskevien sääntöjen ennustettavuuden olisi oltava hyvä, ja niiden olisi perustuttava periaatteeseen, jonka mukaan toimivaltainen tuomioistuin määräytyy pääsääntöisesti vastaajan kotipaikan perusteella. Vastaajan kotipaikan tuomioistuimen olisi aina oltava toimivaltainen, lukuun ottamatta joitakin tarkoin rajattuja tapauksia, joissa riita-asian kohteen tai osapuolten sopimusvapauden vuoksi jokin muu liittymäperuste on oikeutettu. Oikeushenkilöiden kotipaikka olisi määriteltävä itsenäisesti yhteisten sääntöjen avoimuuden lisäämiseksi ja toimivaltaristiriitojen välttämiseksi.

(16) Moitteettoman lainkäytön helpottamiseksi tai tuomioistuimen ja riita-asian läheisen liittymän vuoksi olisi oltava vaihtoehtoisia toimivaltaperusteita vastaajan kotipaikan mukaan määräytyvän toimivaltaperusteen lisäksi. Läheisellä liittymällä olisi taattava oikeusvarmuus ja vältettävä mahdollisuus siitä, että vastaaja haastetaan sellaisen jäsenvaltion tuomioistuimeen, johon hän ei kohtuudella ole voinut odottaa joutuvansa. Tämä on tärkeää erityisesti silloin, kun riita-asia koskee sopimukseen perustumattomia velvoitteita, jotka johtuvat yksityisyyden tai henkilöön liittyvien oikeuksien loukkauksesta, esimerkiksi kunnianloukkauksesta.

– –

(34) Olisi varmistettava jatkuvuus [tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla 27.9.1968 tehdyn] yleissopimuksen [(EYVL 1972, L 299, s. 32)], [tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22.12.2000 annetun neuvoston] asetuksen (EY) N:o 44/2001 [(EYVL 2001, L 12, s. 1)] ja tämän asetuksen välillä, minkä vuoksi olisi säädettävä siirtymäsäännöksistä. Saman jatkuvuuden olisi koskettava myös Euroopan unionin tuomioistuimen tulkintaa vuoden 1968 Brysselin yleissopimuksesta ja sen korvaavista asetuksista.”

4 Asetuksen N:o 1215/2012 I luvussa, jonka otsikko on ”Soveltamisala ja määritelmät”, olevan 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan siviili- ja kauppaoikeudellisissa asioissa, riippumatta siitä, millaisessa tuomioistuimessa niitä käsitellään. – – ”

5 Tämän asetuksen II luku, jonka otsikko on ”Toimivalta”, sisältää muun muassa 1 jakson, jonka otsikko on ”Yleiset säännökset”, ja 2 jakson, jonka otsikko on ”Erityinen toimivalta”. Mainitun asetuksen 4 artiklan, joka kuuluu tähän 1 jaksoon, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kanne sellaista henkilöä vastaan, jolla on kotipaikka jäsenvaltiossa, nostetaan hänen kansalaisuudestaan riippumatta tuon jäsenvaltion tuomioistuimessa, jollei tämän asetuksen säännöksistä muuta johdu.”

6 Asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklassa, joka on sen II luvun 2 jaksossa, säädetään seuraavaa:

”Jos henkilön kotipaikka on jäsenvaltiossa, häntä vastaan voidaan nostaa kanne toisessa jäsenvaltiossa

– –

2) sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskevassa asiassa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä vahinko sattui tai saattaa sattua;

– – ”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

7 Euroopan komissio antoi 19.7.2016 [SEUT] 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä päätöksen C(2016) 4673 final (asia AT.39824 – Kuorma-autot), jonka tiivistelmä julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 6.4.2017 (EUVL 2017, C 108, s. 6; jäljempänä kyseinen päätös).

8 Komissio on kyseisellä päätöksellä todennut, että 15 kansainvälistä kuorma-autonvalmistajaa, joista yksi on DAF Trucks, on kahden eri tuoteryhmän eli 6–16 tonnin tai yli 16 tonnin suuruisten kuorma-autojen tai vetoautojen osalta osallistunut kartelliin.

9 Tämän päätöksen mukaan kartelli muodostaa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatkuvan SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen kolmen osallistujayhtiön osalta 17.1.1997–20.9.2010 ja kahdentoista muun osallistujayhtiön, joista yksi oli DAF Trucks, osalta 17.1.1997–18.1.2011. Rikkominen koostui salaisista yhteistoimintajärjestelyistä, jotka koskivat kuorma-autojen hinnoittelua ja niiden bruttohintojen korottamista Euroopan talousalueella (ETA) sekä Euro 3–6 -standardien edellyttämien päästövähennystekniikoiden käyttöönoton ajankohtaa ja kustannusten siirtämistä eteenpäin.

10 Kyseisestä päätöksestä ilmenee, että yhtiöiden, joille päätös on osoitettu, päätoimipaikat olivat suoraan mukana hintaa, hinnankorotuksia ja uusien päästöstandardien käyttöönottoa koskevissa keskusteluissa vuoteen 2004 asti ja että viimeistään elokuusta 2002 lähtien keskusteluja käytiin saksalaisten tytäryritysten kautta, jotka raportoivat eriasteisesti kukin omalle päätoimipaikalleen.

11 Komissio katsoi, että SEUT 101 artiklan rikkominen ulottui koko ETA:han ja kesti 17.1.1997–18.1.2011. Näin ollen se määräsi sakkoja kaikille osallistuneille yksiköille, mukaan lukien DAF Trucks, lukuun ottamatta yksikköä, jolle on myönnetty sakkoimmuniteetti.

12 Kuten unionin tuomioistuimen käytettävissä olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee, Tibor-Trans on kansallista ja kansainvälistä tavaraliikennettä harjoittava yhtiö, joka on vuosina 2000–2008 asteittain investoinut uusien kuorma-autojen hankintaan. Tibor-Trans ei voinut loppukäyttäjänä ostaa suoraan tuottajilta, vaan sen oli turvauduttava Unkariin sijoittautuneisiin jälleenmyyjiin. Se sai rahoituksen samoin Unkarissa toimivilta leasingyrityksiltä ostoleasingsopimusten avulla, jolloin leasingin antaja

lisäsi Tibor-Transin sopimaan hintaan leasingkulut ja oman voittomarginaalinsa. Kuorma-autojen omistusoikeus siirtyi Tibor-Transille leasingsopimuksen päätyttyä ja tämän täytettyä siitä johtuvat velvollisuutensa.

13 Pääasiassa on riidatonta, että Tibor-Trans ei ole koskaan ostanut kuorma-autoja suoraan DAF Trucksilta.

14 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että myös muut Unkarin oikeuden mukaan perustetut yhtiöt tekivät hankintoja kyseisessä päätöksessä tarkoitettuna ajanjaksona. Nämä yhtiöt sulautuivat 4.4.2007 Tibor-Transiin, jolle niiden oikeudet ja velvollisuudet siirtyivät.

15 Tibor-Trans nosti 20.7.2017 Győri Törvényszékissä (Győrin alioikeus, Unkari) DAF Trucksia vastaan sopimussuhteen ulkopuoliseen vastuuseen perustuvan vahingonkorvauskanteen, joka koski väitettyä vahinkoa, joka sille oli aiheutunut sen hankittua kuorma-autoja hinnoilla, joita oli vääristetty salaisilla yhteistoimintajärjestelyillä, joihin DAF Trucks oli osallistunut.

16 Tibor-Trans väittää, että Unkarin tuomioistuinten kansainvälinen toimivalta käsitellä pääasia perustuu asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaan, sellaisena kuin sitä on tulkittu unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä muun muassa 21.5.2015 annetussa tuomiossa CDC Hydrogen Peroxide (C-352/13, EU:C:2015:335); sen mukaan on niin, että kun eri jäsenvaltioihin sijoittautuneilta vastaajilta vaaditaan tuomioistuimessa vahingonkorvausta yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta, johon ne ovat osallistuneet useissa jäsenvaltioissa eri ajankohtina ja eri paikkakunnilla, ja kun komissio on todennut tämän SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen, kukin väitetysti vahinkoa kärsinyt voi nostaa kanteen oman kotipaikkansa tuomioistuimessa.

17 DAF Trucks kiistää unkarilaisten tuomioistuinten kansainvälisen toimivallan ja katsoo, että pääasian erityispiirteet osoittavat, että 21.5.2015 annettu tuomio CDC Hydrogen Peroxide (C-352/13, EU:C:2015:335) ei ole käsiteltävässä asiassa merkityksellinen. Se vetoaa tältä osin siihen, että yhtäältä salaiset kokoukset pidettiin Saksassa, minkä vuoksi Saksan tuomioistuinten pitäisi olla toimivaltaisia, ja että toisaalta se ei ole koskaan ollut Tibor-Transin kanssa suorassa sopimussuhteessa, joten se ei ole voinut perustellusti odottaa, että sitä vastaan nostetaan kanne unkarilaisissa tuomioistuimissa.

18 Győri Törvényszék totesi 19.4.2018 antamallaan päätöksellä, ettei sillä ole toimivaltaa tutkia pääasiaa, koska asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan soveltamisen kannalta liittymäperusteena on pidettävä sitä paikkaa, jossa vahingon aiheuttanut kausaaliyhteydessä oleva tapahtuma sattui, eli salaisten yhteistoimintajärjestelyjen toteuttamispaikkaa.

19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, jolle on valitettu tästä päätöksestä, epäilee sitä, voidaanko pääasiassa soveltaa analogisesti 21.5.2015 annetun tuomion CDC Hydrogen Peroxide (C-352/13, EU:C:2015:335) mukaista päättelyä, koska asianosaisten välillä ei ole suoraa sopimussuhdetta. Se esittää myös varaumia siitä mahdollisuudesta, että kyseinen tuomio voisi johtaa forum actoris -säännön vakiintumiseen, mikä olisi asetuksen N:o 1215/2012 tavoitteen vastaista.

20 Ennakkoratkaisupyyntöön ei sisälly seikkoja, joiden perusteella voitaisiin päätellä, että pääasiassa olisi riitautettu se, että unkarilaiset tuomioistuimet eivät voi perustaa kansainvälistä toimivaltaansa vahingon aiheuttaneen kausaaliyhteydessä olevan tapahtuman paikkaan, koska mitään SEUT 101 artiklan rikkomisen muodostavista salaisista yhteistoimintajärjestelyistä ei toteutettu Unkarissa. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii näin ollen, voivatko unkarilaiset tuomioistuimet kuitenkin perustaa toimivaltansa väitetyn vahingon ilmenemispaikkaan.

21 Näissä olosuhteissa Győri Ítélőtábla (Győrin alueellinen muutoksenhakutuomioistuin, Unkari) päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko – – asetuksen – – N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan erityistä toimivaltaa koskeva sääntö ymmärrettävä siten, että jäsenvaltion tuomioistuin on toimivaltainen ’sen paikkakunnan tuomioistuimena, missä vahinko sattui’, jos

– väitettyä vahinkoa kärsineen [pääasian] kantajan kotipaikka tai paikka, jossa sijaitsee sen taloudellisen toiminnan tai varallisuusetujen keskus, sijaitsee kyseisessä valtiossa

– [pääasian] kantaja nojaa ainoaa vastaajaa (kuorma-autojen valmistaja), jonka kotipaikka on toisessa unionin jäsenvaltiossa, kohtaan esittämänsä vaatimukset komission [SEUT] 101 artiklan 1 kohdan – – nojalla tekemään päätökseen, jolla todetaan rikkominen, joka koostui salaisista yhteistoimintajärjestelyistä kuorma-autojen hinnoittelemiseksi ja bruttohintojen korottamiseksi ETA-alueella, ja kyseisellä päätöksellä on muitakin adressaatteja kuin [pääasian] vastaaja

– [pääasian] kantaja hankki ainoastaan muiden kartellissa mukana olleiden yritysten valmistamia kuorma-autoja

– ei ole tiedossa, että yhtäkään kilpailun rajoittamiseksi luokiteltua kokousta olisi järjestetty [jäsen]valtiossa, jonka tuomioistuimessa asiaa käsitellään

– [pääasian] kantaja hankki, näkemyksensä mukaan vääristynein hinnoin, kuorma-autoja pääsääntöisesti [jäsen]valtiossa, jonka tuomioistuimessa asiaa käsitellään, tekemällä ostoleasingsopimuksia kyseisessä maassa toimivien yritysten kanssa, mutta väittää käyneensä neuvottelut suoraan ajoneuvojen jälleenmyyjäliikkeiden kanssa ja siten, että leasingin antaja lisäsi jälleenmyyjäliikkeiden kanssa sovittuun hintaan oman voittomarginaalinsa sekä leasingkulut, ja kantaja puolestaan sai leasingsopimuksen täyttämisen ja päättymisen jälkeen ajoneuvojen omistusoikeuden itselleen?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa tulkittava siten, että kun on kyse vahingon, joka on aiheutunut sellaisesta SEUT 101 artiklan rikkomisesta, joka koostuu muun muassa kuorma-autojen hinnoittelusta ja bruttohintojen korotuksista salaisilla yhteistoimintajärjestelyillä, korvaamista koskevasta kanteesta, ”paikkakuntana, missä vahinko sattui”, voidaan pitää paikkaa, jossa vahingonkärsijä väittää kärsineensä tämän vahingon, vaikka kanne nostetaan sellaista kyseessä olevan kartellin osallistujaa vastaan, jonka kanssa vahingonkärsijä ei ollut sopimussuhteessa.

23 Ensiksi on huomattava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että siltä osin kuin asetuksella N:o 1215/2012 kumotaan ja korvataan asetus N:o 44/2001, jolla korvattiin tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 27.9.1968 tehty yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna peräkkäisillä sopimuksilla uusien jäsenvaltioiden liittymisestä tähän yleissopimukseen, unionin tuomioistuimen tekemä tulkinta näiden viimeksi mainittujen oikeudellisten välineiden säännöksistä ja määräyksistä koskee myös asetusta N:o 1215/2012, mikäli näiden säännösten ja määräysten voidaan katsoa ”vastaavan toisiaan” (ks. vastaavasti tuomio 31.5.2018, Nothartová, C-306/17, EU:C:2018:360, 18 kohta; tuomio 15.11.2018, Kuhn, C-308/17, EU:C:2018:911, 31 kohta ja tuomio 28.2.2019, Gradbeništvo Korana, C-579/17, EU:C:2019:162, 45 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

24 Toiseksi on huomattava, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kanne, jolla pyritään saamaan korvausta väitetyistä unionin kilpailuoikeuden loukkaamisista aiheutuneesta vahingosta, kuuluu asetuksen N:o 1215/2012 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun käsitteen ”siviili- ja kauppaoikeudellinen asia” soveltamisalaan, ja se kuuluu näin ollen tämän asetuksen soveltamisalaan (ks. vastaavasti tuomio 23.10.2014, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-302/13, EU:C:2014:2319, 28 kohta).

25 Kolmanneksi on myös huomattava – kuten unionin tuomioistuin on toistuvasti todennut asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa koskevassa oikeuskäytännössään –, että käsite ”paikkakunta, missä vahinko sattui” tarkoittaa samalla sekä vahingon ilmenemispaikkaa että siihen kausaaliyhteydessä olevan tapahtuman paikkaa, joten vastaajaa vastaan voidaan kantajan valinnan mukaan nostaa kanne näistä jommankumman paikkakunnan tuomioistuimessa (tuomio 28.1.2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, 45 kohta; tuomio 16.6.2016, Universal Music International Holding, C-12/15, EU:C:2016:449, 28 kohta ja 5.7.2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ei voida päätellä, että olisi riitautettu se, etteivät unkarilaiset tuomioistuimet voi perustaa kansainvälistä toimivaltaansa käsitellä pääasia siihen paikkakuntaan, jossa väitettyyn vahinkoon kausaaliyhteydessä oleva tapahtuma on sattunut, koska mitään SEUT 101 artiklan rikkomisen muodostavasta salaisesta yhteistoimintajärjestelystä ei toteutettu Unkarissa. Esitetty kysymys koskee ainoastaan väitetyn vahingon, joka muodostuu keinotekoisesti korotetun hinnan, kuten pääasian kartellin kohteena olleiden kuorma-autojen hinnan, vuoksi maksetuista lisäkustannuksista, ilmenemispaikan määrittämistä.

27 Tällaisen vahingon ilmenemispaikan määrittämisestä on huomattava, että se riippuu kysymyksestä, onko kyse välittömässä kausaaliyhteydessä olevasta tapahtumasta johtuvasta alkuperäisestä vahingosta, jonka tapahtumapaikka voi muodostaa perustan asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan mukaiselle toimivallalle, vai onko kyse myöhemmistä haitallisista seurauksista, jotka eivät voi olla toimivaltaperusteena tämän säännöksen nojalla (ks. vastaavasti tuomio 5.7.2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, 31 kohta).

28 Tästä unionin tuomioistuin on todennut, että ilmaisua ”paikkakunta, missä vahinko sattui” ei voida tulkita laajentavasti niin, että siihen sisältyisivät kaikki paikkakunnat, joissa voi ilmetä sellaisen seikan aiheuttamia vahingollisia seurauksia, joka on jo aiheuttanut toisella paikkakunnalla tosiasiassa ilmenneen vahingon. Näin ollen se on tarkentanut, ettei tätä käsitettä voida tulkita siten, että siihen sisältyisi se paikkakunta, jossa vahingonkärsijä väittää hänelle aiheutuneen sellaista varallisuusvahinkoa, joka on alun perin toisessa valtiossa tapahtuneen ja hänelle siellä kärsimänsä vahingon seuraus (tuomio 5.7.2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

29 Unionin tuomioistuin on myös todennut perustellusti tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 27.9.1968 tehdyn yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna peräkkäisillä sopimuksilla uusien jäsenvaltioiden liittymisestä tähän yleissopimukseen, 5 artiklan 3 kohdan, jonka sanamuoto vastaa asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa, osalta, että vahinko, joka on vain välillinen seuraus vahingosta, joka aiheutui alun perin muille henkilöille, jotka olivat aiheutuneen vahingon välittömiä kärsijöitä muulla kuin sillä paikkakunnalla, jossa välilliselle vahingonkärsijälle aiheutui tämän jälkeen vahinkoa, ei voi olla perusta tähän määräykseen perustuvalle tuomioistuimen toimivallalle (ks. vastaavasti tuomio 11.1.1990, Dumez France ja Tracoba, C-220/88, EU:C:1990:8, 14 ja 22 kohta).

30 Kuten unionin tuomioistuimella olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee ja jollei ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tekemästä tosiseikkojen arvioinnista muuta johdu, Tibor-Transin väittämä vahinko muodostuu lisäkustannuksista, jotka on maksettu sellaisten kuorma-autoihin sovellettujen keinotekoisten hintojen vuoksi, jotka johtuvat salaisista yhteistoimintajärjestelyistä, jotka muodostavat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun SEUT 101 artiklan rikkomisen, joka vaikutti koko ETA-alueella 17.1.1997–18.1.2011 ja johon osallistuivat 15 kuorma-autojen kansainvälistä valmistajaa,

joista yksi oli DAF Trucks. Mainitusta asiakirja-aineistosta ilmenee myös, että Tibor-Trans ei ostanut kuorma-autoja suoraan kyseisen kartellin osallistujilta vaan ne myytiin alun perin unkarilaisille autojen jälleenmyyjille, jotka siirsivät hintojen nousun Tibor-Transin kaltaisille loppukäyttäjille.

31 Väitetyn vahingon luonteesta on huomautettava, että se ei ole pelkkä taloudellinen seuraus siitä vahingosta, jonka suorat ostajat, kuten unkarilaiset autojen jälleenmyyjät, olisivat voineet kärsiä ja joka olisi voinut olla myynnin väheneminen hinnankorotuksen johdosta. Pääasiassa väitetty vahinko on sitä vastoin olennaisesti seurausta lisäkustannuksista, joita on maksettu keinotekoisesti korotettujen hintojen vuoksi, ja se on näin ollen välitön seuraus SEUT 101 artiklassa tarkoitetusta rikkomisesta ja se on siis välitön vahinko, jonka perusteella jäsenvaltion, jonka alueella se ilmeni, tuomioistuimet voivat lähtökohtaisesti olla toimivaltaisia.

32 Tällaisen vahingon ilmenemispaikasta on todettava, että kyseisestä päätöksestä ilmenee, että todettu SEUT 101 artiklan rikkominen ulottui koko ETA:han. Se on siten vääristänyt kilpailua näillä markkinoilla, joihin Unkari on myös kuulunut 1.5.2004 alkaen.

33 Silloin kun markkinat, joihin kilpailua rajoittava käyttäytyminen vaikuttaa, sijaitsevat sen jäsenvaltion alueella, jossa vahinkoa väitetään tapahtuneen, on katsottava, että asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan soveltamista varten vahingon ilmenemispaikan on katsottava sijaitsevan tässä jäsenvaltiossa (ks. vastaavasti tuomio 5.7.2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, 40 kohta).

34 Tämä ratkaisu vastaa nimittäin tuomioistuinten toimivaltaa koskevien sääntöjen tavoitteita läheisyydestä ja ennustettavuudesta, koska yhtäältä sen jäsenvaltion tuomioistuimet, jossa kyseiset markkinat sijaitsevat, ovat parhaassa asemassa tutkimaan tällaiset korvausvaatimukset ja koska toisaalta taloudellinen toimija, joka käyttäytyy kilpailua rajoittavalla tavalla, voi kohtuudella odottaa, että sitä vastaan nostetaan kanne sen paikan tuomioistuimissa, jossa sen käyttäytyminen on vääristänyt terveen kilpailun sääntöjä (ks. vastaavasti tuomio 5.7.2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, 40 kohta).

35 Kuten komissio totesi kirjallisissa huomautuksissaan ja kuten 5.7.2018 annetun tuomion flyLAL-Lithuanian Airlines (C-27/17, EU:C:2018:533) 41 kohdassa myös todettiin, vahingon ilmenemispaikan tällainen määrittäminen on yhdenmukainen sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista 11.7.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 864/2007 (Rooma II) (EUVL 2007, L 199, s. 40) johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa todettujen johdonmukaisuutta koskevien vaatimusten kanssa, koska tämän asetuksen 6 artiklan 3 kohdan a alakohdassa säädetään, että kilpailulainsäädäntöön perustuviin vahingonkorvauskanteisiin sovelletaan sen maan lakia, jonka markkinoihin rajoittaminen vaikuttaa tai saattaa vaikuttaa.

36 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esiin tuomista muista erityisistä olosuhteista, jotka liittyvät siihen, että Tibor-Trans on toiminut yhtä ainoaa kyseiseen rikkomiseen osallistunutta yritystä vastaan, jolta se ei ole suoraan hankkinut tavaraa, on todettava komission tavoin, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen merkitsee sen tekijöiden yhteisvastuuta. Näin ollen se, että Tibor-Trans on nostanut tuomioistuimessa kanteen ainoastaan yhtä tekijää vastaan eikä ole hankkinut tältä suoraan tavaraa, ei voi horjuttaa tämän tuomion 31–33 kohdassa esitettyjä päätelmiä asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdassa säädetystä toimivaltasäännöstä.

37 Edellä esitetyn perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa on tulkittava siten, että kun on kyse vahingon, joka on aiheutunut sellaisesta SEUT 101 artiklan rikkomisesta, joka koostuu muun muassa kuorma-autojen hinnoittelusta ja bruttohintojen korotuksista salaisilla yhteistoimintajärjestelyillä, korvaamista koskevasta kanteesta, ”paikkakunta, missä vahinko sattui” tarkoittaa pääasian kaltaisessa tilanteessa

markkinapaikkaa, johon rikkominen vaikuttaa, eli paikkaa, jossa markkinahintoja on vääristetty ja jossa vahingonkärsijä väittää kärsineensä tämän vahingon, vaikka kanne kohdistuu sellaiseen kyseisen kartellin osallistujaan, jonka kanssa vahingonkärsijä ei ollut sopimussuhteessa.

Oikeudenkäyntikulut

38 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kuudes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 12.12.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa on tulkittava siten, että kun on kyse vahingon, joka on aiheutunut sellaisesta SEUT 101 artiklan rikkomisesta, joka koostuu muun muassa kuorma-autojen hinnoittelusta ja bruttohintojen korotuksista salaisilla yhteistoimintajärjestelyillä, korvaamista koskevasta kanteesta, ”paikkakunta, missä vahinko sattui” tarkoittaa pääasian kaltaisessa tilanteessa markkinapaikkaa, johon rikkominen vaikuttaa, eli paikkaa, jossa markkinahintoja on vääristetty ja jossa vahingonkärsijä väittää kärsineensä tämän vahingon, vaikka kanne kohdistuu sellaiseen kyseisen kartellin osallistujaan, jonka kanssa vahingonkärsijä ei ollut sopimussuhteessa.

Allekirjoitukset