

Lieta C-2/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 6. janvāris

Iesniedzējtiesa:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Augstā tiesa,
Karaļnama kompetences lietu departaments (Apvienotā Karaliste))

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 16. decembris

Prasītājs:

Daimler AG

Atbildētāji:

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

Compañia Sudamericana de Vapores SA

[..]

THE HIGH COURT OF JUSTICE (AUGSTĀ TIESA)

BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT
(UZNĒMĒJDARBĪBAS UN ĪPAŠUMA LIETU TIESA (ANGLIJA UN
VELSA), KARALNAMA KOMPETENCES LIETU DEPARTAMENTS,
KOMERCLIETU TIESA)

[..] [valsts tiesas sastāvs]

Datums: 2019. gada 16. decembris

DAIMLER AG

Prasītāja

pret

[..]

(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMSSEN ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMSSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMSSEN OCEAN AS

[..]

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

[..]

(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

(12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

(13) "K" LINE EUROPE LIMITED

Atbildētāji

[..] [valsts procedūra]

[Oriģ. 2. lpp.] **NOLĒMA:**

1. Tiesa lūdz Eiropas Savienības Tiesai sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam saskaņā šā nolēmuma pielikumā sniegtajiem noteikumiem.
2. [...] lēmums par izmaksām]
3. [...].
4. [...]. [valsts procedūra]

[..]

**[oriģ. 3. lpp.] LŪGUMA SNIEGT PREJUDICIĀLU NOLĒMUMU
PIELIKUMS**

1. **Komisijas lēmums.** Eiropas Komisija 2018. gada 21. februārī pieņēma lēmumu saistībā ar pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz automobiļu pārvadātāji pa jūru¹. Šajā lēmumā tika konstatēts, ka vairāki uzņēmumi ir pārkāpuši LESD 101. panta 1. punktu un EEZ 53. panta 1. punktu, piedaloties vienotā un turpinātā pārkāpumā, kas izpaužas kā cenu saskaņošana un klientu sadale attiecībā uz jaunu mehānisko transportlīdzekļu (automobiļu, autofurgonu un augstu un smagu transportlīdzekļu) dziļjūras pārvadājumu nodrošināšanu ar Ro-Ro transportu dažādos maršrutos uz Eiropas Ekonomikas zonu un no tās laikposmā no 2006. gada 18. oktobra līdz 2012. gada 6. septembrim².
2. Par to, kādā veidā tika īstenota rīcība, attiecībā uz kuru tika pieņemts Lēmums, tā 29.–33. apsvērumā ir norādīts:

“(29) Attiecībā uz dziļjūras pārvadājumiem uz EEZ un no tās puses atšķirīgā mērā bija iesaistītas darbības, cenšoties: i) saskaņot noteiktus cenu piedāvājumus, ii) sadalīt noteiktu klientu uzņēmējdarbību un iii) mazināt jaudu, koordinējot kuģu norakstīšanu lūžņos.

(30) Rīcība izpaudās pēc tā dēvētā “savstarpējas cieņas noteikuma”. Saskaņā ar šo principu jaunu mehānisko transportlīdzekļu pārvadājumus, kas saistīti ar jau esošu uzņēmējdarbību, noteiktos maršrutos noteiktiem klientiem turpinātu veikt tradicionālais (vēsturiskais) pārvadātājs.

(31) Pierādījumi rāda, ka puses ar dažādu intensitāti iesaistījās šādās darbībās:

4.1.1. Savstarpējas cieņas noteikums

¹ Komisijas Lēmums AT.40009 – Pārvadātāji pa jūru, C(2018) 983 *final*.

² Skat. Lēmuma 1. pantu.

(32) Puses piemēroja savstarpējas cieņas noteikumu kā savas prakses pamatprincipu. Daži pārvadātāji tika uzskatīti vēsturiskiem pārvadātājiem attiecībā uz konkrētiem maršrutiem un/vai konkrētiem klientiem. Lai **[oriģ. 4. lpp.]** saglabātu līdzšinējo stāvokli tirgū, pārvadātājiem būtu jāievēro vēsturiskā pārvadātāja uzņēmējdarbība, vai nu piedāvājot cenas, kas ir augstākas nekā vēsturiskā pārvadātāja likmes, vai arī atturoties no cenu piedāvājumu sniegšanas. Šādi rīkojās arī attiecībā uz vienotiem un vispārīgiem pieprasījumiem sniegt cenu piedāvājumus, ko izsludināja konkrēti transportlīdzekļu ražotāji. Savukārt citiem pārvadātājiem kopumā tiku garantēti, ka tie saglabās citus konkrētus maršrutus/uzņēmumus, kuru vēsturiskie pārvadātāji tie ir. Dažkārt pārvadātāji ievēroja savstarpējas cieņas noteikumu tikai tāpēc, lai izvairītos no iespējamiem savstarpējiem konfliktiem.

(33) Ietekmētie EEZ ienākošie pārvadājumi bija, piemēram, noteikti pārvadājumi no Āzijas, Dienvidāfrikas un abiem Amerikas kontinentiem uz EEZ. Ietekmētie EEZ izejošie pārvadājumi bija, piemēram, noteikti pārvadājumi no EEZ uz Āziju, Okeāniju, Dienvidāfriku un abiem Amerikas kontinentiem.”

3. Par ģeogrāfiskajām robežām rīcībai, attiecībā uz kuru tika pieņemts Lēmums:

a) tā 4. apsvērumā ir norādīts:

“Šis lēmums ir vērsts uz transportlīdzekļu dziļjūras pārvadājumu pakalpojumiem, kas sākās vai beidzās EEZ.”

b) turklāt tā 41. apsvērumā ir norādīts:

“Attiecīgās rīcības ģeogrāfiskās robežas ir vismaz pārvadājumi uz EEZ un no tās (turpmāk tekstā – “ienākošie” un “izejošie” pārvadājumi).”

4. Par Lēmuma tvērumu laika izteiksmē un konkrēti par attiecīgās rīcības domājamo sākuma datumu 42. apsvērumā ir norādīts:

“Konkurences tiesību īstenošanas normas piemēro visiem jūras pārvadājumu pakalpojumiem, tostarp *kabotāžas* un starptautiskajiem līgumreisu kuģu pakalpojumiem, no brīža, kad stājas spēkā Padomes Regula (EK) Nr. 1419/2006 (2006. gada 24. septembris), ar kuru atceļ Regulu (EEK) Nr. 4056/86. Šis datums ir agrākais datums, no kura Komisija var īstenot savu kompetenci piemērot sankcijas par pušu rīcību. Lai atainotu šo kompetences maiņu un šā lēmuma vajadzībām **uzskatāms**, ka visu pušu rīcība **ir sākusies** 2006. gada 18. oktobrī.” (izcēlums pievienots)

5. **[oriģ. 5. lpp.] Valsts procedūras.** Iesniedzējtiesā iesniegtajā prasībā ir iekļauts apgalvojums, ka atbildētāji ir pārkāpuši LESD 101. panta 1. punktu (iepriekš EEK 85. panta 1. punkts/EK 81. panta 1. punkts) un EEZ 53. pantu laikposmā no 1997. gada (attiecībā uz 12. atbildētāju, CSAV, laikposmā no 2000. gada) līdz

2006. gada 17. oktobrim attiecībā uz dziljūras starptautisko pārvadājumu nodrošināšanu ar Ro-Ro transportu maršrutos visā pasaulē, tostarp starp ostām, kas nav EEK/EK/EEZ ostas. *Daimler AG* saskaņā ar 101. panta 1. punktu attiecībā uz dziljūras starptautisko pārvadājumu nodrošināšanu ar Ro-Ro transportu maršrutos starp ostām ārpus ES un EEZ, pamatojoties uz to, ka tas ir bijis Vācijā, iesniedz prasību, ka:

- a) tas ir vadījis cenu aptauju centralizētu procesu attiecībā uz jūras transporta pakalpojumiem un slēdzis pamat nolīgumus, saskaņā ar kuriem šie pakalpojumi tika sniegti;
 - b) nelikumīga rīcība tikusi īstenota, iesniedzot nekonkurētspējīgus cenu piedāvājumus saskaņā ar šo procesu un/vai neiesniedzot konkurētspējīgus cenu piedāvājumus šajā procesā; un
 - c) *Daimler* ir ticis nodarīts kaitējums.
6. **EEK Līgums.** Sākotnējie EEK 85. un 86. panta īstenošanas noteikumi tika noteikti EEK 87., 88. un 89. pantā.
 7. EEK 87. panta 1. punktā bija noteikts, ka Padomei būtu jāpieņem visas attiecīgās regulas vai direktīvas, lai nodrošinātu 85. un 86. pantā noteikto principu stāšanos spēkā.
 8. EEK 88. pantā bija noteikts:

“Kamēr nestājas spēkā noteikumi, kas pieņemti saskaņā ar 87. pantu, par nolīgumu, lēmumu un saskaņotu darbību pieļaujāmību, kā arī par dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu iekšējā tirgū lemj dalībvalstu iestādes saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem un 85. pantu, jo īpaši ar tā 3. punktu, kā arī ar 86. pantu.”
 9. Saskaņā ar EEK 89. pantu Komisijas kompetencē bija izmeklēt un pieņemt pamatotus lēmumus saistībā ar EEK 85. un 86. panta pārkāpumiem.
 10. **Regula Nr. 17.** Pirmā regula, ar kuru tika īstenots EEK 85. un 86. pants un ko Padome pieņēma saskaņā ar EEK 87. pantu, bija 1962. gada pieņemtā Padomes Regula Nr. 17³. Ar Padomes Regulas Nr. 141⁴ 1. pantu no Regulas Nr. 17 piemērošanas jomas tika izņemti pārvadājumi [**orig. 6. lpp.**]. Minētajā posmā tādējādi EEK 85. un 86. panta piemērošana jūrniecības nozarē tika reglamentēta ar EEK 88. un 89. pantu.
 11. **Regula Nr. 4056/86.** Ar Padomes Regulu Nr. 4056/86 tika noteikti sīki izstrādāti noteikumi Līguma 85. un 86. panta piemērošanai jūras transporta [pārvadājumu]

³ OV 13, 21.2.62., 204. lpp.

⁴ OV 124, 28.11.62., 2751. lpp.

pakalpojumiem⁵; skat. 1. panta 1. punktu. Regula Nr. 4056/86 stājās spēkā 1987. gada 1. jūlijā; skat. 27. pantu. Regulas Nr. 4056/86 1. panta 2. punktā tās priekšmets un piemērošanas joma ir definēta šādi:

“To piemēro tikai starptautiskiem jūras transporta pakalpojumiem, kas nav līgumreisu kuģu pakalpojumi, **no vienas vai vairākām Kopienas ostām vai uz tām.**” (Izcēlums pievienots.)

12. Ar Regulu Nr. 4056/86 netika noteikti nekādi īstenošanas noteikumi attiecībā uz starptautiskiem jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp ārpuskopienas ostām.
13. **Regula Nr. 1/2003.** Ar Regulu Nr. 1/2003⁶ no 2004. gada 1. maija tika atcelta Regula Nr. 17 un Regula Nr. 141⁷, to vietā piemērojot jaunu režīmu LESD 101. un 102. panta izpildei. Attiecībā uz šo režīmu:
 - a) Regulas Nr. 1/2003 I nodaļā ir noteikti konkrēti “principi”. Saskaņā ar 1. panta 1. punktu visi līgumi, lēmumi un saskaņotas darbības, ar ko pārkāpj LESD 101. pantu un kas neatbilst LESD 101. panta 3. punkta nosacījumiem, bija aizliegtas un šajā ziņā nebija vajadzīgs iepriekšējs lēmums. Saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 1. panta 2. punktu visi līgumi, lēmumi un saskaņotas darbības, kas atbilst LESD 101. panta 3. punkta nosacījumiem, nebija aizliegtas un šajā ziņā nebija vajadzīgs iepriekšējs lēmums.
 - b) Regulas Nr. 1/2003 II nodaļā “Pilnvaras” ir noteiktas Komisijas un dalībvalstu pilnvaras piemērot ES konkurences noteikumus. Saskaņā ar 4. pantu LESD 101. un 102. panta piemērošanai Komisijai ir šajā regulā paredzētās pilnvaras. Saskaņā ar 5. pantu dalībvalstu konkurences iestādēm ir pilnvaras piemērot LESD 101. un 102. pantu atsevišķos gadījumos. Saskaņā ar 6. pantu valstu tiesām ir pilnvaras piemērot LESD 101. un 102. pantu. Attiecībā uz valsts tiesām 7. apsvērumā ir noteikts, ka:

[orig. 7. lpp.] “Kopienas konkurences noteikumu piemērošanā būtisku lomu spēlē valstu tiesas. Izšķirot strīdus starp privātpersonām, tās aizstāv **subjektīvās tiesības** saskaņā ar Kopienas tiesībām, piemēram, piešķirot kompensāciju par zaudējumiem tiem, kas cietuši no pārkāpumiem. Šajā ziņā valstu tiesu loma papildina dalībvalstu konkurences iestāžu lomu. Tādēļ tām pilnībā jāļauj piemērot [LESD 101. un 102.] pantu.” (izcēlums pievienots)

⁵ OV 1986 L 378, 4. lpp.

⁶ OV 2003 L 1, 1. lpp.

⁷ Skat. Regulas Nr. 1/2003 43. pantu.

- c) Regulas Nr. 1/2003 X nodaļā ir ietverti “vispārīgi noteikumi”. Tajā ir iekļauts 32. pants (“Izņēmumi”).
- d) Regulas Nr. 1/2003 XI nodaļā ir ietverti “pārejas, grozījumu izdarīšanas un nobeiguma noteikumi”. Tajā ir iekļauts 38. pants (“Regulas (EEK) Nr. 4056/86 grozīšana”), attiecībā uz kuru skatīt sīkāk turpmākā izklāstā.
14. Pieņemtās Regulas Nr. 1/2003 32. pantā bija noteikts:
- “Šī regula neattiecas uz:
- a) starptautiskajiem līgumreisu kuģu pakalpojumiem, kuri definēti Regulas (EEK) Nr. 4056/86 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā;
- b) jūras satiksmes pakalpojumiem, kurus sniedz vienīgi starp ostām vienā un tajā pašā dalībvalstī, kā paredzēts Regulas (EEK) Nr. 4056/86 1. panta 2. punktā;
- c) gaisa pārvadājumiem starp Kopienas lidostām un trešām valstīm.”
15. Regulas 32. pantā nav skaidri noteikts, ka tā neattiecas uz citiem jūras pārvadājumu pakalpojumiem, tostarp starptautiskiem jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp ārpuskopienas ostām, kas nav līgumreisu kuģu pakalpojumi, kuri definēti Regulas Nr. 4056/86 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā. Regulas Nr. 1/2003 32. panta c) punkts tika atcelts tajā pašā dienā, kad Regula Nr. 1/2003 stājās spēkā.
16. Ar Regulas Nr. 1/2003 38. pantu tika svītroti Regulas Nr. 4056/86 10.–25. pantā sniegtie procedūras noteikumi (izņemot 13. panta 3. punktu (kas tika aizstāts ar Regulas Nr. 1/2003 jaunajām procedūrām)) un tika grozīti daži citi Regulas Nr. 4056/86 noteikumi. Ar Regulu Nr. 1/2003 citādi netika grozīta Regula Nr. 4056/86, kuras pamatnoteikumi palika **[oriģ. 8. lpp.]** spēkā. Kopumā šie pamatnoteikumi ir noteikums, kas paredz noteiktus izņēmumus tehnisko nolīgumu un līnijpārvadātāju konferenču gadījumā (Regulas Nr. 4056/86 2.–7. pants), un noteikums par dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu (Regulas Nr. 4056/86 8. pants). Šo pa pamatnoteikumu materiālā piemērošanas joma palika, kā noteikts Regulas Nr. 4056/86 1. pantā.
17. **Regula Nr. 1419/2006.** No 2006. gada 18. oktobra ar Padomes Regulu Nr. 1419/2006⁸ tika atcelta Regula Nr. 4056/86⁹ un Regulas Nr. 1/2003¹⁰ 32. pants.

⁸ OV 2006 L 269, 1. lpp.

⁹ Skat. Regulas Nr. 1419/2006 1. pantu.

¹⁰ Skat. Regulas Nr. 1419/2006 2. pantu.

18. Iesniedzējtiesai nav skaidrs, vai ar pieņemto Regulu Nr. 1/2003 tika ieviesti īstenošanas noteikumi attiecībā uz starptautiskajiem jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp ārpuskopienas ostām, vai arī šiem pakalpojumiem turpināja piemērot pārejas noteikumus līdz brīdim, kad ar Regulu Nr. 1419/2006 tika atcelts Regulas Nr. 1/2003 32. pants un Regulas Nr. 4056/86 1. pants.
19. Iesniedzējtiesai nav arī skaidrs, vai valsts tiesas kompetencē ir piemērot EEK 85. pantu (kāds tas toreiz bija) attiecībā uz rīcību, kas tika īstenota laika posmā, uz kuru attiecas pārejas noteikumi. Tas tā ir, ņemot vērā, ka Anglijas un Nīderlandes tiesas (kā norādīts turpmāk 20.–22. punktā) ir pieņēmušas atšķirīgu EST judikatūras analīzi (ar 24. un 25. punktā minētajiem lēmumiem).
20. **Lietā 127/73 *Belgische Radio en Televisie/SV SABAM***. Lietā 127/73 *SABAM* Tiesa bija nospriedusi (1974. gada 30. janvāra spriedums), ka valsts tiesas kompetence piemērot EEK 85. un 86. pantu it īpaši strīdos, ko regulē privāttiesības, izriet no šo noteikumu tiešās iedarbības, kas rada tiešas tiesības fiziskām personām, kuru tiesības valsts tiesām ir jāaizsargā (15.–16. punkts). Tiesa arī nosprieda, ka ar Regulas Nr. 17 9. pantu valsts tiesām netiek liegta šī kompetence (17.–20. punkts). Attiecībā uz to, cik nozīmīga valsts tiesām ir lietas izskatīšana Eiropas Komisijā saskaņā ar Regulu Nr. 17, Tiesa to novērtēja no tiesiskās drošības skatupunkta šādi: **[oriģ. 9. lpp.]**
- a) **21. punkts.** “[.] ja Komisija ierosina procedūru, piemērojot Regulas Nr. 17 3. pantu, šī tiesa var apturēt tiesvedību, ja tiesiskās drošības iemeslu dēļ tas nepieciešams, līdz tiek sagaidīts Komisijas darbības rezultāts.”
 - b) **22. punkts.** “No otras puses, valsts tiesai kopumā būtu jāļauj turpināt lietas izskatīšanu, ja tā nolemj, ka vai nu strīdīgā rīcība acīmredzami nespēj būtiski iespaidot konkurenci vai tirdzniecību starp dalībvalstīm, vai arī nav šaubu par šādas rīcības nesaderību ar [LESD 102. pantu].”
21. **Apvienotās lietas 209/84 līdz 213/84 *Asjes***. Apvienotajās lietās 209/84 līdz 213/84 *Asjes* Tiesa izvērtēja, vai valsts tiesa var piemērot EEK 85. pantu tarifu saskaņošanas darbībām attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, attiecībā uz kuriem tajā laikā nebija īstenošanas noteikumu, apstākļos, kad nav bijis pieņemts lēmums saskaņā ar EEK 88. un 89. pantu attiecībā uz šādām darbībām. Tiesa bija nospriedusi šādi.
- a) **55. punkts.** “[.] 88. pantā minētais termins “dalībvalstu iestādes” attiecas vai nu administratīvajām iestādēm, kurām vairumā dalībvalstu ir uzticēts uzdevums piemērot valsts tiesību aktus attiecībā uz konkurenci, kuras likumības pārskatīšanu veic kompetentās tiesas, vai arī uz tiesām, kurām citās dalībvalstīs ir šis uzdevums īpaši uzticēts.”
 - b) **60. punkts.** “Tāpēc rodas jautājums, vai gadījumā, ja nav saskaņā ar 87. pantu Padomes pieņemtu regulu vai direktīvu, kas būtu piemērojamas gaisa pārvadājumiem, valsts tiesai, kas nav viena no

88. pantā minētajām dalībvalsts iestādēm, tomēr ir kompetence tādā tiesvedībā kā pamatlietā lemt, ka lidsabiedrību piekoptās tarifu saskaņošanas darbības ir pretrunā 85. pantam, lai arī kompetentās valsts iestādes nav pieņēmušas lēmumu saskaņā ar 88. pantu un Komisija nav pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 89. pantu, it īpaši 89. panta 2. punktu, attiecībā uz šādām saskaņotām darbībām.”

- c) **61. punkts.** “Jāpatur prātā, ka saskaņā ar Tiesas spriedumu [lietā 13/61 *Bosch/Van Rijn*] “88. un 89. pants būtībā tomēr **[oriģ. 10. lpp.]** nav tāds, lai nodrošinātu pilnīgu un saskanīgu 85. panta piemērošanu tādējādi, ka tas vien, ka šie panti pastāv, ļauj izdarīt pieņēmumu, ka 85. pants ir pilnīgi spēkā no Līguma spēkā stāšanās datuma.”
- d) **62. punkts.** “Faktiski 88. pantā ir paredzēts, ka dalībvalstu iestādes pieņem lēmumu par nolīgumu, lēmumu un saskaņotu darbību pieņemamību tikai tad, ja tie tiek iesniegti apstiprināšanai saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem konkurences jomā. Saskaņā ar 89. pantu Komisija ir tiesīga reģistrēt visus 85. un 86. panta pārkāpumus, taču nav tiesīga pasludināt, ka 85. panta 1. punkts nav piemērojams 85. panta 3. punkta nozīmē.”
- e) **63. punkts.** “Tādos apstākļos fakts, ka uz nolīgumu, lēmumu vai saskaņotu darbību varētu attiekties 85. pants, nav pietiekami, lai tūlītēji uzskatītu, ka tie ir aizliegti saskaņā ar 85. panta 1. punktu un tālab ir automātiski spēkā neesoši saskaņā ar 85. panta 2. punktu.”
- f) **64. punkts.** “Šāds secinājums būtu pretrunā vispārējam tiesiskās drošības principam, kuram, kā Tiesa nosprieda [lietā 13/61 *Bosch/Van Rijn*], ir jābūt izpildītam, piemērojot Līgumu, jo tas radītu sekas, ka noteikti nolīgumi ir aizliegti un automātiski spēkā neesoši vēl pirms būtu iespējams noskaidrot, vai šiem nolīgumiem ir piemērojams 85. pants kopumā.”
- g) **61. punkts.** “Tomēr ir jāatzīst – kā Tiesa nosprieda [lietā 13/61 *Bosch/Van Rijn*] – kamēr nav stājusies spēkā regula vai direktīva, ar kuru tiek īstenots 85. un 86. pants 87. panta nozīmē, nolīgumi un lēmumi ir aizliegti saskaņā ar 85. panta 1. punktu un ir automātiski spēkā neesoši saskaņā ar 85. panta 2. punktu tikai tad, ja dalībvalstu iestādes, ievērojot 88. pantu, ir nospriedušas, ka tiem piemērojams 85. panta 1. punkts un nav piemērojams 85. panta 3. punktā noteiktais aizlieguma izņēmums, vai tikai tad, ja Komisija ir reģistrējusi pārkāpumu saskaņā ar 89. panta 2. punktu.”
- h) **61. punkts.** “Tāpēc ir jāsecina – kamēr valsts kompetentās iestādes nav pieņēmušas lēmumu saskaņā ar 88. pantu **[oriģ. 11. lpp.]**, nosakot, ka konkrētā lidsabiedrību īstenotā tarifu saskaņošanas darbība ir aizliegta saskaņā ar 85. panta 1. punktu un tai nevar piemērot

aizlieguma izņēmumu saskaņā ar 85. panta 3. punktu, vai kamēr Komisija nav pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 89. panta 2. punktu, ierakstot, ka šāda saskaņota darbība ir 85. panta 1. punkta pārkāpums, tādai valsts tiesai kā tai, kas iesniegusi šīs lietas Tiesai, nav kompetences nolemt, ka attiecīgā saskaņotā darbība ir saderīga ar 85. panta 1. punktu.”

22. **Lietā 66/86 Ahmed Saeed.** Lietā 66/86 *Ahmed Saeed*, Tiesa pēc *Asjes* lietas nosprieda (20.–21. punktā), ka tarifu noteikšanas nolīgumus attiecībā uz iekšzemes gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un starptautiskajiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem uz/no ārpuskopienas valstīm nevar atzīt par automātiski spēkā neesošiem saskaņā ar EEK 85. panta 2. punktu, jo tiem joprojām bija piemērojams EEK 88. un 89. pants, un attiecībā uz šiem pakalpojumiem attiecīgajā posmā nebija pieņemti īstenošanas noteikumi saskaņā ar EEK 85. pantu. Tiesa nosprieda, ka šiem pakalpojumiem, tieši otrādi, ir pilnībā piemērojams EEK 86. pants bez vajadzības pieņemt īstenošanas noteikumus:

a) **32. punkts.** “[..] vienīgais pamatojums tam, lai turpinātu piemērot 88. un 89. pantā noteiktos pārejas noteikumus, ir tāds, ka 85. panta 1. punktā ietvertajiem nolīgumiem, lēmumiem un saskaņotajām darbībām var piemērot 85. panta 3. punktā noteikto izņēmumu un ka tas ir noteikts ar lēmumiem, ko pieņēmušas iestādes, kurām saskaņā ar īstenošanas noteikumiem, kas pieņemti saskaņā ar 87. pantu, ir dota kompetence piešķirt vai noraidīt šādu izņēmumu saskaņā ar konkurences politiku. Pretstatā tam izņēmumu nekādā veidā nevar piešķirt attiecībā uz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu; šāda ļaunprātīga izmantošana Līgumā ir vienkārši aizliegta, un attiecīgi kompetentajām valsts iestādēm vai Komisijai ir jārikojas savu pilnvaru robežās saistībā ar šo aizliegumu.”

b) **33. punkts.** “Tāpēc ir jāsecina, ka Līguma 86. pantā noteiktais aizliegums ir pilnībā piemērojams visai gaisa pārvadājumu nozarei.”

23. **Valsts iestāde Apvienotajā Karalistē.** Saskaņā ar Apvienotās Karalistes valsts tiesību aktiem¹¹ EK 88. pantā noteiktais pienākums ir uzticēts valsts [oriģ. 12. lpp.] sekretāram, kas rīkojas ar bijušo godīgas tirdzniecības ģenerāldirektoru un bijušo Komisiju monopolu un apvienošanās lietās.

24. **Lielbritānijas tiesa.** Lietā *La Gaitana Farms SA u.c./British Airways plc*¹² Lielbritānijas tiesa (*Rose J* pirmajā instancē, ko apstiprināja *Court of Appeal* [Apelācijas tiesa]) saistībā ar privāto pušu strīdu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kurā tika prasīts atlīdzināt zaudējumus par ES/EEZ konkurences noteikumu pārkāpumiem, secināja, ka šo valsts tiesu kompetencē nav piemērot šos

¹¹ EK Konkurences likums (88. un 89. pants) Izpildes noteikumi 1996, SI 1996/2199; EK Konkurences likums (84. un 85. pants) Izpildes noteikumi 2001, SI 2001/2916; EK Konkurences likums (84. un 85. pants) Izpildes (atcelšanas) noteikumi 2007, SI 2007/1846.

¹² [2017] EWHC 2420 (Ch) (*Rose J*) [2019] EWCA Civ 37 (*Court of Appeal*).

noteikumus šādai rīcībai, kas tika īstenota laikā, kad tika piemēroti pārejas noteikumi, ja vien un kamēr valsts konkurences uzraudzības iestāde vai Komisija nav nolēmusi, ka ir bijis EEK 85. panta pārkāpums.

25. **Nīderlandes tiesa.** Spriedumā, kas tika pieņemts 2019. gada 18. septembrī lietā *Stichting Cartel Compensation/KLM NV u.c.*, kurā bijis līdzīgs strīds kā *La Gaitana* lietā, Amsterdamas rajona tiesa provizoriski secināja, ka tās kompetencē ir piemērot EEK 85. pantu šādai rīcībai, kas īstenota pārejas noteikumu piemērošanas laikā. Ņemot vērā, ka Lielbritānijas tiesas *La Gaitana* lietā bija nonākušas pie atšķirīga secinājuma, Amsterdamas rajona tiesa nolēma EST lūgt prejudiciālu nolēmumu saskaņā ar LESD 267. pantu. Amsterdamas rajona tiesas uzdotais prejudiciālais jautājums vēl nav publicēts Oficiālajā Vēstnesī (lai gan šķiet, ka tas ir reģistrēts ar lietas numuru C-819/19). Tomēr iesniedzējtiesa ir redzējusi Amsterdamas rajona tiesas sprieduma apstiprinātā tulkojuma kopiju, saskaņā ar kuru jautājums ir bijis šāds:

“Strīdā starp cietušajām personām (šajā gadījumā nosūtītāji, gaisa pārvadājumu pakalpojumu saņēmēji) un lidsabiedrībām vai valsts tiesas – vai nu pamatojoties uz LESD 101. panta, vismaz EEZ 53. panta, tiešo iedarbību, vai arī pamatojoties uz Regulas Nr. 1/2003 6. panta tūlītēju iedarbību – ir kompetentas pilnībā piemērot LESD 101. pantu, vismaz EEZ līguma 53. pantu, attiecībā uz nolīgumiem/saskaņotām darbībām no lidsabiedrību puses attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem lidojumos, kas tika veikti līdz 2004. gada 1. maijam maršrutos starp lidostām [oriģ. 13. lpp.] ES teritorijā un lidostām ārpus EEZ, un līdz 2005. gada 19. maijam maršrutos starp Islandes, Lihtenšteinas, Norvēģijas lidostām un lidostām ārpus EEZ, un lidojumiem, kas veikti līdz 2002. gada 1. jūnijam attiecīgi starp ES lidostām un Šveici, arī attiecībā uz laikposmu, kurā tika piemērots LESD 104. un 105. pantā noteiktais pārejas režīms, vai arī pārejas režīmā tas ir aizliegts?”

26. **Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu.** Ņemot vērā iepriekš minēto, iesniedzējtiesa ir nolēmusi, ka tai ir jāsigatavo lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu saskaņā ar LESD 267. pantu. Proti:

a) Jautājums, ko bija uzdevusi Amsterdamas rajona tiesa *Stichting* lietā, par to, vai valsts tiesas var piemērot LESD 101. pantu (un tā priekštečus) vai EEZ 53. pantu nolīgumiem, kas attiecas uz laiku, kurā tika piemērots pārejas režīms, arī ir jāizlemj iesniedzējtiesai, lai pieņemtu spriedumu šajā tiesvedībā. Lietā, kas tiek skatīta iesniedzējtiesā, jautājums ir radies saistībā ar jūras pārvadājumiem, nevis gaisa pārvadājumiem.

b) Vēlams, lai šīs tiesvedības pusēm, kuru skatījums var atšķirties no *Stichting* lietā iesaistīto pušu skatījuma, būtu iespēja sniegt savus apsvērumus EST šajā jautājumā.

- c) Iespējams, ka attiecīgo prasību, kas celta Amsterdamas rajona tiesā, varētu atrisināt, pusēm savstarpēji vienojoties, un atsaukt lūgumu EST sniegt nolēmumu. Tādā gadījumā, ja nav šā lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu, iesniedzējtiesai nebūs izdevības izmantot EST atbildi šā jautājuma risināšanai.
- d) Šajā tiesvedībā rodas papildu jautājums, kas nav radies *Stichting* lietā, proti, vai Regulas Nr. 1/2003 pieņemšana radīja sekas, ka starptautiskajiem jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp ārpuskopienas ostām tika izveidoti īstenošanas noteikumi, vai arī šiem pakalpojumiem joprojām bija piemērojams pārejas režīms.
27. Būtu vēlams, lai iesniedzējtiesas lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu tiktu skatīts kopsakarā ar Amsterdamas rajona tiesas minēto lūgumu, jo argumenti un jautājumi attiecībā uz laika posmu līdz 2004. gada 1. maijam būtiski pārklāsies.
28. Pamatojoties uz šo, šī tiesa saskaņā ar LESD 267. pantu lūdz Eiropas Savienības Tiesu sniegt atbildi uz šādiem jautājumiem:

[oriģ. 14. lpp.] “1) Vai valsts tiesas kompetencē ir izskatīt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu saskaņā ar EEK 85. pantu/EK 81. pantu, ja rīcība, par kuru tika iesniegta sūdzība, bija starptautisko jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšana vienīgi starp ostām, kas nav EEK/EK ostas, laika posmā līdz 2004. gada 1. maijam, un valsts tiesa nebija dalībvalsts attiecīgā iestāde EEK 88. panta/EK 84. panta nozīmē?

2) Ja uz pirmo jautājumu tiek sniegta noliedzoša atbilde, vai valsts tiesas kompetencē ir izskatīt šādu prasību attiecībā uz starptautisko jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu vienīgi starp ostām, kas nav EEK/EK ostas, laika posmā no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 18. oktobrim?”