

**Дело C-2/20**

**Преюдициално запитване**

**Дата на постъпване в съда:**

6 януари 2020 г.

**Запитваща юрисдикция:**

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Обединено кралство)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

16 декември 2019 г.

**Жалбоподател:**

Daimler AG

**Ответници:**

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

Compañía Sudamericana de Vapores SA

---

[...]

**HIGH COURT OF JUSTICE (ВИСШ СЪД)**

**BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES  
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT (СЪДИЛИЩА  
НА АНГЛИЯ И УЕЛС ПО ТЪРГОВСКИ И ВЕЩНОПРАВНИ  
СПОРОВЕ, ОБЩО ГРАЖДАНСКО ОТДЕЛЕНИЕ, ТЪРГОВСКИ  
СЪСТАВ)**

[...] [състав на националния съд]

Дата: 16 декември 2019 г.

М Е Ж Д У:

**DAIMLER AG**

**Ищец/Ответник**

-и-

[...]

**(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**

**Ответници/Жалбоподатели**

[...] [вътрешен ход на националното производство]

**[ориг. 2] ПО ИЗЛОЖЕНИТЕ СЪОБРАЖЕНИЯ ПОСТАНОВИ:**

1. Съдът отправя преюдициално запитване към Съда на Европейския съюз съгласно член 267 ДФЕС при условията, посочени в настоящото определение.
2. [...] решение относно разноските]
3. [...].
4. [...]. [вътрешен ход на националното производство]

[...]

### [ориг. 3] ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ ПРЕЮДИЦИАЛНОТО ЗАПИТВАНЕ

1. **Решение на Комисията** На 21 февруари 2018 г. Европейската комисия приема решение във връзка с транспортните услуги, предоставяни от морски превозвачи на моторни превозни средства<sup>1</sup>. С посоченото решение се установява, че редица предприятия са нарушили член 101, параграф 1 ДФЕС и член 53, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, извършвайки единно продължено нарушение, изразяващо се в координиране на цените и разпределение на клиентите по отношение на морските ро-ро превози на дълги разстояния на нови моторни превозни средства (коли, камиони и високи и тежки превозни средства) по различни маршрути до и от Европейското икономическо пространство в периода от 18 октомври 2006 година до 6 септември 2012 година<sup>2</sup>.
2. Що се отнася до характера на поведението, което се разглежда с решението, съображения 29 и 33 гласят следното:

„(29) По отношение на морските превози на дълги разстояния до и от ЕИП страните са участвали с различна интензивност в поведение, с което са целели: (i) да координират цените на определени търгове, (ii) да разпределят поръчките на определени клиенти и (iii) да намалят капацитета чрез координиране на бракуването на плавателните съдове.

(30) Поведението се е ръководило от т.нар. „правило на уважението“. Съгласно този принцип превозът на нови моторни превозни средства, свързан с вече съществуваща дейност по определени маршрути за определени клиенти, ще продължи да бъде осъществяван от предприятието, което традиционно (заварено) ги е осъществявало.

(31) От доказателствата е видно, че страните са участвали в следните видове поведение с различна интензивност:

<sup>1</sup> Решение на Комисията АТ.40009 - Морски превозвачи на моторни превозни средства, С(2018) 983 окончателен.

<sup>2</sup> Вж. член 1 от решението.

#### 4.1.1. Правило на уважението

(32) Страните са прилагали „правилото на уважението“ като ръководен принцип за своите практики. Някои превозвачи се считат за заварени по отношение на конкретни маршрути и/или конкретни клиенти. За да поддържат статуквото на пазара, превозвачите зачитат дейността на традиционния превозвач, като предоставят или оферта над неговата тарифа, или се въздържат от котиране. Поведението обхващало и единични и общи искания за оферти (наричани по-нататък „RFQs“) (или оферти), издадени от определени производители на превозни средства. В замяна на това, другите превозвачи обикновено получават уверения, че те ще обслужват други конкретни маршрути/пазари, по които да бъдат традиционният превозвач. В някои случаи превозвачите следват „правилото на уважението“ само с цел да избегнат евентуални конфликти помежду си.

(33) Засегнатите входящи за ЕИП превози са например от Азия, Южна Африка и Америка до ЕИП. Засегнатите изходящи превози от ЕИП са например до Азия, Океания, Южна Африка и Америка“.

3. По отношение на географския обхват на поведението, за което се отнася решението:

а. Съображение 4 гласи:

„Акцентът на решението пада върху услугите за морски превоз на дълги разстояния на моторни превозни средства с начална или крайна точка в ЕИП“.

б. По-нататък съображение 41 гласи:

„Географският обхват на съответното поведение обхваща най-малко превози до и от ЕИП (наричани по-долу „входящи“ и „изходящи“ превози)“.

4. Що се отнася до времевия обхват на решението и по-конкретно, считаната за начална дата на съответното поведение, съображение 42 гласи:

„Правилата на конкурентното право се прилагат към всички морски транспортни услуги, включително за *морския каботаж* и международните услуги за случайни превози с плавателни съдове от влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1419/2006 на Съвета от 25 септември 2006 г. за отмяна на Регламент (ЕИО) № 4056/86 на 18 октомври 2006 г. [Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 16, стр. 95]. Тази дата е най-ранната дата, от която Комисията би могла да упражни своята компетентност за санкциониране на поведението на страните. За да се отрази тази промяна в компетентността и за целите на настоящото решение, поведението **се**

смята за започнало за всички страни на 18 октомври 2006 г.“.  
(акцентът е добавен)

5. **[ориг. 5] Национална процедура** Искът пред запитващата юрисдикция включва твърдение, че ответниците са нарушили член 101, параграф 1 ДФЕС (предишен член 85, параграф 1 от Договора за ЕИО/член 81, параграф 1 от ДЕО) и член 53 от Споразумението за ЕИП между 1997 г. (2000 г. по отношение на 12-ия ответник, CSAV) и 17 октомври 2006 г. по отношение на предоставянето на услуги за ро-ро международни морски превози на дълги разстояния по маршрути по целия свят, включително между пристанища извън ЕИО/извън ЕС/извън ЕИП. По член 101, параграф 1 във връзка с услугите за ро-ро морски превоз на дълги разстояния на моторни превозни средства между пристанищата извън ЕС и ЕИП, Daimler AG твърди, че в Германия:
  - а. управлява централна тръжна процедура за морски транспортни услуги и изпълнява рамков договор, съгласно който се предоставят въпросните услуги,
  - б. незаконосъобразното поведение е реализирано чрез предлагане на неконкурентни оферти по тази процедура и/или непредлагане на конкурентни оферти по тази процедура, и
  - в. Daimler е търпяло вреди.
6. **Договора за ЕИО** Първоначалните правила за прилагане на членове 85 и 86 от Договора за ЕИО са посочени в членове 87, 88 и 89 от Договора за ЕИО.
7. Член 87, параграф 1 от Договора за ЕИО предвижда, че Съветът следва да приеме всички подходящи регламенти или директиви необходими за изпълнение на принципите, залегнали в членове 85 и 86.
8. Член 88 от Договора за ЕИО предвижда:
 

„До влизане в сила на разпоредбите, приети съгласно член 87, властите в държавите членки се произнасят относно допустимостта на споразумения, решения и съгласувани практики, и относно злоупотребата с господстващо положение в общия пазар, в съответствие със законодателството на своята страна и с разпоредбите на член 85, в частност параграф 3, и на член 86“.
9. Съгласно член 89 от Договора за ЕИО Комисията е компетентна да разследва и приема мотивирани решения във връзка с нарушения на членове 85 и 86 от Договора за ЕИО.
10. **Регламент 17** Първият регламент за изпълнение на членове 85 и 86 от Договора за ЕИО, приет от Съвета на основание член 87 от Договора за

ЕИО, е Регламент № 17 на Съвета от 1962 г.<sup>3</sup> Член 1 от Регламент № 141 на Съвета изключва транспорта [ориг. 6] от приложното поле на Регламент № 17<sup>4</sup>. Следователно на онзи етап приложението на членове 85 и 86 от Договора за ЕИО в морския сектор се урежда от членове 88 и 89 от Договора за ЕИО.

11. **Регламент 4056/86** Регламент 4056/86 на Съвета въвежда подробни правила за прилагането на членове 85 и 86 от Договора по отношение на морските транспортни услуги<sup>5</sup>; вж. член 1, параграф 1. Регламент 4056/86 влиза в сила на 1 юли 1987 г.; вж. член 27. Член 1, параграф 2 от Регламент 4056/86 определя предмета и обхвата на регламента, както следва:

„Настоящият регламент се прилага само за международни морски транспортни услуги от или до едно или повече пристанища на **Общността**, без да включва случайни превози с плавателни съдове“.  
(акцентът е добавен.)

12. Регламент 4056/86 не определя правила за прилагане за международните морски транспортни услуги между пристанища извън **Общността**.
13. **Регламент 1/2003** Регламент 1/2003 на Съвета<sup>6</sup> отменя Регламенти 17 и 141<sup>7</sup>, считано от 1 май 2004 г., заменяйки ги с нов режим за прилагане на членове 101 и 102 ДФЕС. По отношение на този режим:

а. Глава 1 от Регламент 1/2003 формулира определени „Принципи“. Съгласно член 1, параграф 1 се забраняват споразумения, решения и съгласувани практики, обхванати от член 101 ДФЕС, които не удовлетворяват условията на член 101, параграф 3 ДФЕС, като за това не се изисква предварително решение. Съгласно член 1, параграф 2 от Регламент 1/2003 всички подобни споразумения, решения и съгласувани практики, които удовлетворяват условията на член 101, параграф 3 ДФЕС, не са забранени, като за това не се изисква предварително решение.

б. Глава II от Регламент 1/2003 предвижда „Правомощия“, с които разполагат Комисията и държавите членки, за да прилагат правилата на Съюза относно конкуренцията. Съгласно член 4, с

<sup>3</sup> ОВ 13, 21.2.62, стр. 204; Специално издание на български език от 2007 г., глава 8, том 1, стр. 3.

<sup>4</sup> ОВ 124, 28.11.62, стр. 2751.

<sup>5</sup> ОВ L 378, 1986 г., стр. 4; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 3.

<sup>6</sup> ОВ L 1, 2003 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 167.

<sup>7</sup> Вж. член 43 от Регламент 1/2003.

цел прилагане на членове 101 и 102 ДФЕС, Комисията разполага с правомощията, предвидени в регламента. Съгласно член 5 органите по конкуренция на държавите членки имат правомощието да прилагат членове 101 и 102 ДФЕС в индивидуалните случаи. Съгласно член 6 националните съдилища разполагат с правомощия да прилагат членове 101 и 102 ДФЕС. По отношение на ролята на националните съдилища, съображение 7 предвижда, че:

**[ориг. 7]** „Националните съдилища имат основна роля при прилагането на общностното право на конкуренция. Когато решават спорове между частни лица, те охраняват **субективните права** по общностното право — например чрез присъждане на обезщетения за вреди на потърпевшите от нарушенията. Тук ролята на националните съдилища допълва тази на органите по конкуренция на държавите членки. Ето защо на тях следва да се позволи да прилагат изцяло членове [101 и 102 ДФЕС]“. (акцентът е добавен)

- в. Глава X от Регламент 1/2003 съдържа определени „Общи разпоредби“. Те включват член 32 (озаглавен „Изключения от приложното поле“).
  - г. Глава XI от Регламент 1/2003 съдържа „Преходни, изменящи и заключителни разпоредби“. Те включват член 38 (озаглавен „Изменение на Регламент (ЕИО) № 4056/86“), за който вж. по-долу.
14. С влизането си в сила член 32 от Регламент 1/2003 предвижда:
- „Настоящият регламент не се прилага за:
- а) международни трампови услуги, както са дефинирани в член 1, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕИО) № 4056/86;
  - б) услуга по морски превоз, която се извършва изключително между пристанища в една и съща държава членка, както е предвидено в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 4056/86;
  - в) въздушен транспорт между летища на Общността и трети страни“.
15. Член 32 не изключва изрично други морски транспортни услуги, включително международни морски транспортни услуги между пристанища извън Общността, които не са случайни превози с плавателни съдове, така както са дефинирани в член 1, параграф 3, буква а) от Регламент 4056/86. Член 32, буква в) от Регламент 1/2003 е отменен, считано от деня, в който Регламент 1/2003 влиза в сила.

16. Член 38 от Регламент 1/2003 предвижда отмяната на процедурните разпоредби в членове 10—25 от Регламент 4056/86 (с изключение на член 13, параграф 3) (които са заменени от новите процедури, въведени в Регламент 1/2003), както и изменя някои от останалите разпоредби на Регламент 4056/86. Регламент 1/2003 не изменя другояче Регламент 4056/86, чиито материални разпоредби остават в **[ориг. 8]** сила. Тези материални разпоредби съдържат накратко разпоредбата за някои изключения в случаите на технически споразумения и линейни конференции (членове 2—7 от Регламент 4056/86) и разпоредбата за злоупотреба с господстващо положение (член 8 от Регламент 4056/86). Обхватът на тези разпоредби остава такъв, какъвто е посочен в член 1 от Регламент 4056/86.
17. **Регламент 1419/2006** Считано от 18 октомври 2006 г. Регламент 1419/2006 на Съвета<sup>8</sup> отменя Регламент 4056/86<sup>9</sup> и член 32 от Регламент 1/2003<sup>10</sup>.
18. За запитващата юрисдикция не е ясно дали Регламент 1/2003, както е приет, установява правила за прилагане по отношение на международните морски транспортни услуги между пристанищата извън Общността или тези услуги остават предмет на преходните разпоредби до момента, в който член 32 от Регламент 1/2003 и член 1 от Регламент 4056/86 са отменени с Регламент 1419/2006.
19. За запитващата юрисдикция също така не е ясно дали националните съдилища са компетентни да прилагат член 85 от Договора за ЕИО (както е било тогава) по отношение на поведение в периода, през който са се прилагали преходните разпоредби. Това е така в светлината на различните анализи на съдебната практика на СЕС (както е посочено в точки 20—22 по-долу), възприета от английските и нидерландските съдилища (с решенията, посочени в точки 24 и 25 по-долу).
20. **Дело 127/73 *Belgische Radio en Televisie/SV SABAM*** Съдът на ЕС по дело 127/73 SABAM (решение от 30 януари 1974 г.) постановява, че компетентността на националните съдилища да прилагат членове 85 и 86 от Договора за ЕИО, по-специално при частноправни спорове, произтича от директния ефект на тези разпоредби, които пряко поражда права за частни лица, които националните съдилища трябва да защитават (точки 15—16). Освен това Съдът приема, че член 9 от Регламент 17 не лишава националните съдилища от такава компетентност (точки 17—20). Що се отнася до значението на производството пред Европейската комисия по Регламент 17 за националните съдилища, Съдът го преценява от гледна точка на правната сигурност, както следва: **[ориг. 9]**

<sup>8</sup> ОВ L 269, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 16, стр. 95.

<sup>9</sup> Вж. член 1 от Регламент 1419/2006.

<sup>10</sup> Вж. член 2 от Регламент 1419/2006.



- a. **Точка 21** „... ако Комисията образува производство, въз основа на член 3 от Регламента № 17, тази юрисдикция може, ако счете за необходимо от съображения за правна сигурност, да отложи произнасянето си с решение, за да изчака резултата от иска на Комисията“.
  - b. **Точка 22** „От друга страна националната юрисдикция следва да продължи по принцип производството, когато установи, че спорното поведение очевидно не е в състояние да произведе съществени последици за действието на конкуренцията или за обмена между държавите членки, или че несъвместимостта на това поведение с член [102 ДФЕС] не буди съмнение“.
21. **Съединени дела 209-213/84 Asjes** В съединените дела от 209—213/84 Asjes Съдът на ЕС преценява дали националният съд може да приложи член 85 от Договора за ЕИО по отношение на съгласувани тарифни практики във връзка с въздушни транспортни услуги, за които по това време не са били въведени правила за прилагане, в обстоятелства при които не е било взето решение съгласно членове 88 или 89 от Договора за ЕИО относно тези практики. Съдът постановява следното:
- a. **Точка 55** „... терминът „органи на държавите членки“ в член 88 се отнася до административните органи, натоварени в повечето държави членки с прилагането на вътрешното законодателство по въпросите на конкуренцията, чиито решения подлежат на контрол за законосъобразност, упражняван от компетентните съдилища, или до съдилищата, които са натоварени с тази задача в други държави членки“.
  - b. **Точка 60** „В този смисъл въпросът е дали при липсата на регламенти или директиви, приложими към въздушния транспорт, приети от Съвета съгласно член 87, един национален съд, който не е орган в държавите членки съобразно член 88, въпреки това не разполага с правомощие да установи, в производство като главното, че тези съгласувани тарифни практики, установени между авиокомпаниите, противоречат на член 85, въпреки че съгласно член 88 не е прието решение от компетентните национални органи и от Комисията съгласно член 89, по-специално член 89, параграф 2, с оглед на тези съгласувани практики“.
  - b. **Точка 61** „Трябва да се има предвид, че както Съдът постановява [дело 13/61 Bosch/Van Rijn] „членове 88 и 89 не [ориг. 10] са от такъв характер, че да осигурят пълно и последователно приложение на член 85, така че самото им съществуване да позволи да се приеме, че член 85 е действал ефективно от датата на влизане в сила на Договора“.

- г. **Точка 62** „Всъщност член 88 предвижда решение на органите в държавите членки относно допустимостта на споразумения, решения и съгласувани практики, само когато те са представени за одобрение в рамките на техните национални закони за защита на конкуренцията. Съгласно член 89 Комисията има правомощието да констатира всякакво нарушение на членове 85 и 86, но няма правомощието да обяви член 85, параграф 1 за неприложим по смисъла на член 85, параграф 3“.
- д. **Точка 63** „При тези обстоятелства фактът, че едно споразумение, решение или съгласувана практика може да попадне в обсега на член 85 не е достатъчен, за да бъдат третирани като забранени от член 85, параграф 1 и следователно автоматично недействителни съгласно член 85, параграф 2“.
- е. **Точка 64** „Подобно заключение би противоречало на основния принцип за правна сигурност, който както постановява Съдът [дело 13/61 Bosch/Van Rijn] е принцип на правната държава, който трябва да се отстоява при прилагането на Договора, тъй като той би имал действие на забрана и би третирал като недействителни определени споразумения, дори преди да е възможно да се установи дали член 85 като цяло е приложим към тези споразумения“.
- ж. **Точка 65** „Въпреки това трябва да се отбележи, че както Съдът поддържа [дело 13/61 Bosch/Van Rijn], до влизане в сила на регламент или директива се прилагат членове 85 и 86 в контекста на член 87, а споразуменията и решенията са забранени съгласно член 85, параграф 1 и са автоматично недействителни съгласно член 85, параграф 2 само доколкото се твърди от органите на държавите членки съгласно член 88, че попадат в обсега на член 85, параграф 1 и доколкото не отговарят на условията за освобождаване от забраната съгласно член 85, параграф 3 или доколкото Комисията е регистрирала нарушение съгласно член 89, параграф 2“.
- з. **Точка 68** „В този смисъл трябва да се заключи, че поради липсата на решение по член 88 от компетентните национални органи, в което е постановено, че съгласно член 85 дадена съгласувана практика за определяне на тарифи на авиокомпаниите е забранена и не може да бъде освободена от тази забрана по силата на член 85, параграф 3, или поради липса на решение от страна на Комисията съгласно член 89, параграф 2, с което регистрира, че подобна съгласувана практика представлява нарушение на член 85, параграф 1, национален съд като този, който е отправил преюдициално запитване към Съда, не разполага с правомощие да

постанови, че въпросната съгласувана практика е в съответствие с член 85, параграф 1“.

22. **Дело 66/86 Ahmed Saeed** По дело 66/86 *Ahmed Saeed*, следвайки решението по делото *Asjes*, Съдът постановява (в точки 20—21), че споразуменията за фиксиране на тарифи по отношение на услугите за вътрешен въздушен транспорт и международен въздушен транспорт до и от държави извън ЕС не са автоматично недействителни съгласно член 85, параграф 2 от Договора за ЕИО, тъй като те остават предмет на членове 88 и 89 от Договора за ЕИО, а на този етап не са били приети правила за прилагане по отношение на такива услуги съгласно член 85 от Договора за ЕИО. Съдът на ЕС приема, че за разлика от това член 86 от Договора за ЕИО се прилага изцяло за такива услуги, без да са необходими правила за прилагане:
- а. **Точка 32** „... продължаването на прилагането на преходните разпоредби, предвидени в членове 88 и 89 се оправдава единствено от обстоятелството, че споразуменията, решенията и съгласуваните практики, посочени от член 85, параграф 1, могат да бъдат предмет на освобождаване съгласно член 85, параграф 3 и че чрез решенията, взети от компетентните институции съгласно правилата за прилагане, приети съгласно член 87, с които предоставят или отказват освобождаване, се развива политиката в областта на конкуренцията. За разлика от това злоупотребата с господстващо положение не може да бъде предмет на никакво освобождаване; такава злоупотреба просто е забранена от Договора и компетентните национални органи или Комисията, какъвто може да бъде случаят, следва да действат съгласно забраната в кръга на своите правомощия“.
  - б. **Точка 33** „Трябва да се направи извода, че забраната, предвидена в член 86 от Договора, се прилага за целия сектор на въздушния транспорт“.
23. **Национален административен орган на Обединеното кралство** Вътрешното законодателство на Обединеното кралство<sup>11</sup> възлага задължението, произтичащо от член 88 от ДЕО, на Държавния [ориг. 12] секретар, действащ заедно със съществувалия тогава Director General of Fair Trading (генерален директор на Комисията за лоялна търговия) и съществуващата тогава Monopolies and Mergers Commission (Комисия по монополите и сливанията).

<sup>11</sup> EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996, SI 1996/2199 [Закон за конкуренцията на ЕО (членове 88 и 89) Правила за изпълнение 1996 г., SI 1996/2199]; EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001, SI 2001/2916 [Закон за конкуренцията на ЕО (членове 84 и 85) Правила за изпълнение 2001 г., SI 2001/2916]; EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI 2007/1846 [Закон за конкуренцията на ЕО (членове 84 и 85) Правила за изпълнение (отменен) 2007 г., SI 2007/1846].

24. **Английските съдилища** По дело *La Gaitana Farms SA & Others v British Airways plc*<sup>12</sup> английските съдилища (съдия Rose на първа инстанция, подкрепена от Апелативния съд) заключават, че в рамките на спор между частни лица, във връзка с услугите за въздушен транспорт, в който се претендират обезщетения за нарушаване на правилата за конкуренция на ЕС/ЕИП, националните съдилища не са компетентни да прилагат такива правила по отношение на такова поведение в периода, обхванат от преходните разпоредби, освен ако националният орган по конкуренция или Комисията не решат, че е налице нарушение на член 85 от Договора за ЕИО.
25. **Нидерландските съдилища** В решение от 18 септември 2019 г. по дело *Stichting Cartel Compensation v KLM NV & Others*, във връзка с подобен спор като този по делото *La Gaitana*, Окръжният съд в Амстердам временно постановява, че е компетентен да прилага член 85 от Договора за ЕИО за такова поведение в периода, обхванат от преходните разпоредби. Предвид различното заключение, постигнато от английските съдилища в *La Gaitana*, Окръжният съд в Амстердам решава да отправи преюдициално запитване към СЕС съгласно член 267 ДФЕС. Въпросът, който отправя Окръжният съд в Амстердам, все още не е публикуван в Официален вестник (въпреки че изглежда е регистриран с номер на делото C-819/19). Запитващата юрисдикция обаче се запозна с копие от заверен превод на решението на Окръжният съд в Амстердам, съгласно който въпросът е следният:

„Компетентен ли е националният съд по спор между пострадали страни (в случая спедитори, получатели на услуги за въздушен превоз) и авиокомпаниите — на основание на директния ефект на член 101 ДФЕС, или поне член 53 от Споразумението за ЕИП, или на основание на незабавното действие на член 6 от Регламент 1/2003 — да прилага изцяло член 101 ДФЕС, или поне член 53 от Споразумението за ЕИП, по отношение на споразумения/съгласувани практики от страна на авиокомпаниите по отношение на услугите за въздушен превоз при полети, извършвани преди 1 май 2004 г. по маршрути между летища в рамките на [ориг. 13] ЕС и летища извън ЕИП и преди 19 май 2005 г. по маршрути между Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и летища извън ЕИП, или за полети, извършвани преди 1 юни 2002 г. между летища в рамките на ЕС и Швейцария съответно, както и по отношение на периода, през който се прилага преходният режим, установен в членове 104 и 105 ДФЕС, или това е изключено от преходния режим?“.

26. **Преюдициално запитване** В светлината на гореизложеното запитващата юрисдикция решава да отправи преюдициално запитване съгласно член 267 ДФЕС. По-конкретно:

а. За да може запитващата юрисдикция да постанови решение в производството пред себе си трябва да бъде решен въпросът, отправен

<sup>12</sup> [2017] EWHC 2420 (Ch) (Rose J) [2019] EWCA Civ 37 (Апелативен съд).

от Окръжния съд в Амстердам по делото Stichting относно това дали националните съдилища могат да прилагат член 101 ДФЕС (и предшествашите го разпоредби) или член 53 от ЕИП по отношение на споразумения за периодите, през които се прилага преходният режим. В производството пред запитващата юрисдикция въпросът възниква в контекста на морския, а не на въздушния транспорт.

b. Желателно е страните в настоящото производство, които могат да имат различни гледни точки от тези на страните по делото Stichting, да имат възможност да представят своите становища на Съда на ЕС по този въпрос.

c. Възможно е спорът пред Окръжния съд в Амстердам да бъде уреден със споразумение между страните и искът да бъде оттеглен преди Съдът да се произнесе. В този случай, при отсъствие на настоящото преюдициално запитване, запитващата юрисдикция не би могла да се възползва от отговора на СЕС по този въпрос.

d. В настоящото производство възниква допълнителен проблем, който не е бил налице по делото Stichting, а именно дали с влизането си в сила Регламент 1/2003 установява правила за прилагане по отношение на международните морски транспортни услуги между пристанища извън Общността или тези услуги остават предмет на преходния режим.

27. Би било желателно запитването, отправено от запитващата юрисдикция да бъде разгледано заедно със запитването на посочения по-горе Окръжен съд в Амстердам, тъй като ще има съществено припокриване между аргументите и въпросите във връзка с периода преди 1 май 2004 г.
28. Поради изложеното запитващата юрисдикция, на основание член 267 ДФЕС, отправя следните преюдициални въпроси към Съда на ЕС:

**[ориг. 14]** „1. Компетентен ли е национален съд да се произнесе по иск за вреди по член 85 от Договора за ЕИО/член 81 от ДЕО, когато поведението, предмет на иска, включва предоставянето на международни морски услуги изключително между пристанища извън ЕИО/ЕО в периода преди 1 май 2004 г. и националният съд не е бил съответен орган в държава членка по смисъла на член 88 от Договора за ЕИО/член 84 от ДЕО?

2. Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен, компетентен ли е национален съд да се произнесе по такъв иск по отношение на предоставянето на международни морски услуги изключително между пристанища извън ЕИО/ЕО в периода между 1 май 2004 г. и 18 октомври 2006 г.?”