

Věc C-2/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

6. ledna 2020

Předkládající soud:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (United Kingdom)
[Vrchní soud (oddělení Queen's Bench), Spojené království]

Datum předkládacího rozhodnutí:

16. prosince 2019

Žalobkyně:

Daimler AG

Žalované:

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

[omissis]

HIGH COURT OF JUSTICE (VRCHNÍ SOUD)

**BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT**

[*omissis*] [složení vnitrostátního soudu]

Datum: 16. prosince 2019

MEZI:

DAIMLER AG

Žalobkyní

a

[*omissis*]

(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMSSEN ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMSSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMSSEN OCEAN AS

[*omissis*]

(9) „K“ LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

[*omissis*]

(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

(12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

(13) „K“ LINE EUROPE LIMITED

Žalovanými

[*omissis*] [vnitrostátní řízení]

ROZHODL, ŽE:

1. Soud předkládá Soudnímu dvoru Evropské unie žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podle článku 267 SFEU za podmínek uvedených v příloze této žádosti.
2. [*omissis*] [rozhodnutí o nákladech]

3. [omissis].

4. [omissis]. [vnitrostátní řízení]

(omissis)

PŘÍLOHA K ŽÁDOSTI O ROZHODNUTÍ O PŘEDBĚŽNÉ OTÁZCE

1. **Rozhodnutí Komise.** Dne 21. února 2018 přijala Evropská komise rozhodnutí týkající se dopravních služeb poskytovaných námořními přepravci automobilů.¹ Podle tohoto rozhodnutí porušilo několik podniků čl. 101 odst. 1 SFEU a čl. 53 odst. 1 EHP tím, že se účastnily jediného a trvajícího protiprávního jednání spočívajícího v koordinaci cen a rozdělování zákazníků ve věci zajišťování mezoceánské nebo mezikontinentální nakládky a vykládky (roll-on, roll-off) při přepravě nových motorových vozidel (osobních automobilů, nákladních vozidel a velkých a těžkých vozidel) na různých trasách do a z Evropského hospodářského prostoru v období od 18. října 2006 do 6. září 2012.²
2. K povaze jednání, kterého se rozhodnutí týká, uvádějí body 29 až 33 odůvodnění:

„(29) Ve věci mezoceánské a mezikontinentální přepravy do a z EHP byly strany v různé míře zapojeny do jednání, jehož cílem bylo: (i) koordinovat ceny určitých nabídek, (ii) rozdělit obchodní činnost určitých zákazníků a (iii) koordinovat snížení kapacity vyřazováním plavidel z provozu.

(30) Jednání se řídilo tzv. „pravidlem respektu“. Podle této zásady byly dodávky nových motorových vozidel spojené s již zavedenými podniky na určitých trasách u některých zákazníků nadále prováděny dosavadním dopravcem (zavedeným provozovatelem).

(31) Z důkazů vyplývá, že strany byly v různé míře zapojeny do následujících jednání:

4.1.1. Pravidlo respektu

(32) Základní zásadou pro jednání stran bylo pravidlo respektu. Někteří přepravci byli na určitých trasách a/nebo pro určité zákazníky považováni za zavedené provozovatele. Aby byl na trhu zachován status quo, měli přepravci respektovat obchodní činnost zavedeného provozovatele, a to buď předložením vyšší nabídky než byla sazba zavedeného provozovatele, anebo nepředložením cenové nabídky. Jednání také zahrnovalo samostatné a obecné žádosti o cenové nabídky (dále jen „RFQs“) (nebo nabídky) pocházející od některých výrobců vozidel. Za to měli být ostatní přepravci ujištěni, že získají některé jiné trasy/obchodní činnosti, v rámci nichž

¹ Rozhodnutí Komise AT.40009 – Námořní přepravci automobilů, C(2018) 983 final.

² Viz článek 1 rozhodnutí.

budou vystupovat jako zavedení provozovatelé. V některých případech se přepravní pravidlem respektu řídili pouze proto, aby se mezi sebou vyhnuli možným sporům.

(33) Dotčené přivážené zásilky se týkaly například některých zásilek z Asie, Jihoafrické republiky a Ameriky do EHP. Dotčené vyvážené zásilky se týkaly například některých zásilek z EHP do Asie, Oceánie, Jihoafrické republiky a Ameriky.”

3. K zeměpisnému rozsahu jednání, kterého se rozhodnutí týká:

a. bod 4 odůvodnění uvádí:

„Toto rozhodnutí se zaměřuje na mezoceánskou nebo mezikontinentální přepravu automobilů, která započala nebo skončila v EHP.“

b. Dále bod 41 odůvodnění uvádí:

„Zeměpisný rozsah předmětného jednání zahrnoval přinejmenším přepravu do a z EHP (dále jen ‚přivážené zásilky‘ a ‚vyvážené zásilky‘)“

4. K časovému rozsahu rozhodnutí a zejména k tvrzenému začátku předmětného jednání uvádí bod 42 odůvodnění:

„Pravidla týkající se uplatňování práva hospodářské soutěže na všechny námořní dopravní služby, a to i na kabotáž a mezinárodní trampovou dopravu, se použijí od vstupu v platnost nařízení Rady (ES) č. 1419/2006 ze dne 2[5]. září 2006, kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 4056/86 ze dne 18. října 2006. Toto datum je nejdřívějším datem, od něhož mohla Komise vykonávat svou pravomoc a postihovat jednání stran. Aby byla zohledněna tato změna v pravomoci a pro účely tohoto rozhodnutí se **má za to, že jednání začalo** pro všechny strany dne 18. října 2006.“ (zvýraznění doplněno).

5. **Vnitrostátní řízení.** Žaloba u předkládajícího soudu se týká údajného porušení čl. 101 odst. 1 SFEU (dříve čl. 85 odst. 1 EHS/čl. 81 odst. 1 ES) a článku 53 EHP žalovanými, a to mezi rokem 1997 (ve vztahu k 12. žalovanému, CSAV, rokem 2000) a 17. říjnem 2006 ohledně poskytování služeb mezinárodní námořní přepravy (roll-on, roll-off) a mezoceánské nebo mezikontinentální přepravy automobilů na trasách po celém světě, včetně tras mezi přístavy mimo EHS/ES/EHP. Daimler AG uvádí podle čl. 101 odst. 1 ohledně mezoceánské nebo mezikontinentální přepravy automobilů (roll-on, roll-off) mezi přístavy mimo EU a EHP, že to bylo v Německu, kde:

a. uskutečnila hlavní nabídkové řízení na služby námořní přepravy a uzavřela rámcové dohody, na základě kterých byly tyto služby poskytovány;

- b. k protiprávnímu jednání došlo předložením nekonkurenceschopných nabídek na základě uvedeného řízení a/nebo opomenutím předložit konkurenceschopné nabídky v uvedeném řízení; a
- c. Daimler vznikla škoda.
6. **Smlouva o EHS.** Původní prováděcí pravidla pro články 85 a 86 EHS byla upravena v člancích 87, 88 a 89 EHS.
7. Podle čl. 87 odst. 1 EHS vydá Rada nařízení nebo směrnice potřebné k provedení zásad uvedených v člancích 85 a 86.
8. Článek 88 EHS stanovil:
- „Dokud nenabudou platnosti předpisy vydané podle článku 87, rozhodují o přípustnosti dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě a o zneužívání dominantního postavení na společném trhu orgány členských států v souladu s vnitrostátními právními předpisy a s ustanoveními článku 85, zejména odstavce 3, a článku 86.“
9. Podle článku 89 EHS měla Komise pravomoc vyšetřovat a přijmout zdůvodněné rozhodnutí ve věci porušení článků 85 a 86 EHS.
10. **Nařízení 17.** První nařízení provádějící články 85 a 86 EHS bylo přijato Radou podle článku 87 EHS jako nařízení č. 17 v roce 1962.³ Článek 1 nařízení Rady č. 141 vyňal dopravu z působnosti nařízení č. 17.⁴ V této fázi se tedy použití článků 85 a 86 EHS v oblasti námořní dopravy řídilo články 88 a 89 EHS.
11. **Nařízení 4056/86.** Nařízení Rady 4056/86 obsahovalo prováděcí pravidla pro používání článků 85 a 86 Smlouvy pro oblast služeb námořní dopravy,⁵ viz čl. 1 odst. 1. Nařízení 4056/86 vstoupilo v platnost dne 1. července 1987, viz článek 27. Článek 1 odst. 2 nařízení 4056/86 vymezil obsah a oblast působnosti nařízení následovně:
- „Vztahuje se pouze na mezinárodní námořní dopravu z jednoho nebo více přístavů Společenství nebo do nich, s vyloučením trampové dopravy.“
(zvýraznění doplněno).
12. Nařízení 4056/86 neobsahovalo žádná prováděcí pravidla pro služby mezinárodní námořní dopravy mezi přístavy mimo Společenství.

³ Úř. věst. 13, 21.2.62, s. 204.

⁴ Úř. věst. 124, 28.11.62, s. 2751.

⁵ Úř. věst. 1986, L 378, s. 4.

13. **Nařízení 1/2003.** Nařízení Rady 1/2003⁶ zrušilo s účinností ke dni 1. května 2004 nařízení č. 17 a 141⁷ a nahradilo je novým režimem prosazování článků 101 a 102 SFEU. Ohledně tohoto režimu:

- a. Kapitola I nařízení 1/2003 obsahuje určité „zásady“. Podle čl. 1 odst. 1 se zakazují všechny dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě ve smyslu článku 101 SFEU, které nesplňují podmínky čl. 101 odst. 3 SFEU, aniž by k tomu bylo nezbytné předchozí rozhodnutí. Podle čl. 1 odst. 2 [nařízení 1/2003] se nezakazují žádné takové dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, které splňují podmínky čl. 101 odst. 3 SFEU, aniž by k tomu bylo nezbytné předchozí rozhodnutí.
- b. Kapitola II nařízení 1/2003 obsahuje „pravomoci“ Komise a členských států pro použití unijních pravidel hospodářské soutěže. Podle článku 4 má Komise pro účely použití článků 101 a 102 SFEU pravomoci stanovené tímto nařízením. Podle článku 5 mají orgány pro hospodářskou soutěž členských států pravomoc používat články 101 a 102 SFEU v jednotlivých případech. Podle článku 6 mají vnitrostátní soudy pravomoc používat články 101 a 102 SFEU. Ohledně úlohy vnitrostátních soudů stanoví bod 7 odůvodnění:

„Vnitrostátní soudy hrají při používání pravidel hospodářské soutěže Společenství důležitou úlohu. Při rozhodování sporů mezi soukromými osobami chrání **subjektivní práva** vyplývající z práva Společenství, například tím, že přiznávají náhradu škody obětem protiprávního jednání. Úloha vnitrostátních soudů zde doplňuje úlohu orgánů pro hospodářskou soutěž členských států. Mělo by jim proto být umožněno, aby používaly články [101 a 102 SFEU] v plném rozsahu.“ (zvýraznění doplněno)

- c. Kapitola X nařízení 1/2003 obsahuje určitá „Obecná ustanovení“. Ta zahrnují článek 32 (nadepsaný „Vynětí z působnosti“).
- d. Kapitola XI nařízení 1/2003 obsahuje „Přechodná, pozměňující a závěrečná ustanovení“. Ta zahrnují článek 38 [nadepsaný „Změna nařízení (EHS) č. 4056/86“], k němuž viz níže.

14. Článek 32 nařízení 1/2003 v původním znění stanovil následující:

„Toto nařízení se nevztahuje na:

- (a) mezinárodní námořní dopravu typu ‚tramp‘ vymezenou v čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení (EHS) č. 4056/86;

⁶ Úř. věst. 2003, L1, s. 1.

⁷ Viz článek 43 nařízení 1/2003.

- (b) námořní dopravu zajišťovanou výlučně mezi přístavy jednoho a téhož členského státu ve smyslu čl. 1 odst. 2 nařízení (EHS) č. 4056/86;
- (c) leteckou dopravu mezi letišti Společenství a třetími zeměmi.“
15. Článek 32 výslovně nevylučuje jiné služby námořní dopravy, včetně služeb mezinárodní námořní dopravy mezi přístavy mimo Společenství, jež nejsou námořní dopravou typu „tramp“ ve smyslu čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení 4056/86. Článek 32 písm. c) nařízení 1/2003 byl zrušen s účinností ke stejnému dni, ve kterém vstoupilo v platnost nařízení 1/2003.
16. Článek 38 nařízení 1/2003 zrušil procesní předpisy v člancích 10 až 25 nařízení 4056/86 s výjimkou čl. 13 odst. 3 (které byly nahrazeny novými postupy stanovenými v nařízení 1/2003) a změnil několik dalších ustanovení nařízení 4056/86. Nařízení 1/2003 jiným způsobem nezměnilo nařízení 4056/86, jehož hmotněprávní ustanovení zůstala platná. Tato hmotněprávní ustanovení souhrnně zahrnují udělování určitých výjimek v případech technických dohod a liniových konferencí (články 2 až 7 nařízení 4056/86) a ustanovení ohledně zneužití dominantního postavení (článek 8 nařízení 4056/86). Věcná působnost těchto hmotněprávních ustanovení zůstala taková, jak je uvedeno v článku 1 nařízení 4056/86.
17. **Nařízení 1419/2006.** S účinností od 18. října 2006 zrušilo nařízení Rady 1419/2006⁸ nařízení 4056/86⁹ a článek 32 nařízení 1/2003.¹⁰
18. Předkládajícímu soudu není jasné, zda nařízení 1/2003 v původním znění obsahovalo prováděcí pravidla pro služby mezinárodní námořní dopravy mezi přístavy mimo Společenství, či zda tyto služby i nadále podléhaly přechodným ustanovením do doby, než byly článek 32 nařízení 1/2003 a článek 1 nařízení 4056/86 zrušeny nařízením 1419/2006.
19. Předkládajícímu soudu také není jasné, zda mají vnitrostátní soudy pravomoc používat tehdejší článek 85 EHS na jednání, ke kterému docházelo v období, na které se vztahovala přechodná ustanovení. Tak je tomu v případě různých analýz judikatury SDEU (jak se uvádí v bodech 20 až 22 níže), které přijaly anglické a nizozemské soudy (rozhodnutími uvedenými v bodech 24 a 25 níže).
20. **Věc 127/73 *Belgische Radio en Televisie v. SV SABAM*.** Ve věci 127/73 SABAM (rozsudek ze dne 30. ledna 1974) uvedl Soudní dvůr, že pravomoc vnitrostátních soudů používat články 85 a 86 EHS, zejména v soukromoprávních sporech, vychází z přímého účinku těchto ustanovení, která zakládají přímá práva jednotlivcům a jimž musí vnitrostátní soudy poskytovat ochranu (body 15 až 16).

⁸ Úř. věst. 2006, L 269, s. 1.

⁹ Viz článek 1 nařízení 1419/2006.

¹⁰ Viz článek 2 nařízení 1419/2006.

Soudní dvůr dále uvedl, že článek 9 nařízení 17 nezabývá vnitrostátní soudy této pravomocí (body 17 až 20). Pokud jde o význam řízení před Evropskou komisí podle nařízení 17 pro vnitrostátní soudy, posoudil Soudní dvůr tuto otázku z pohledu právní jistoty následovně:

- a. **Bod 21** „...zahajuje-li Komise řízení podle článku 3 nařízení 17, může takový soud přerušit řízení, které před ním probíhá, považuje-li to za nezbytné z důvodu právní jistoty, a vyčkat na rozhodnutí Komise“.
 - b. **Bod 22** „Naproti tomu by vnitrostátní soud měl obecně umožnit pokračování řízení, které před ním probíhá, pokud rozhodne buď tak, že předmětné jednání zjevně nemůže jakkoliv výrazně narušit hospodářskou soutěž nebo obchod mezi členskými státy, nebo že neexistují pochybnosti o neslučitelnosti tohoto jednání s článkem [102 SFEU]“
21. **Spojené věci 209 až 213/84 Asjes.** Ve spojených věcech 209 až 213/84 Asjes posuzoval Soudní dvůr, zda vnitrostátní soud může použít článek 85 EHS na jednání ve vzájemné shodě týkající se tarifů ve vztahu ke službám v letecké dopravě, pro něž v té době neexistovala žádná prováděcí pravidla, pokud nebylo přijato rozhodnutí podle článků 88 či 89 EHS ohledně těchto jednání. Soudní dvůr uvedl následující:
- a. **Bod 55** „...pojem ‚orgány členských států‘ uvedený v článku 88 odkazuje buď na správní orgány, které jsou ve většině členských států pověřeny prováděním vnitrostátních předpisů v oblasti hospodářské soutěže podléhajících přezkumu zákonnosti příslušnými soudy, nebo na soudy, kterým byl v jiných členských státech tento úkol zvláště svěřen.“
 - b. **Bod 60** „Vyvstává tedy otázka, zda při neexistenci nařízení nebo směrnic přijatých Radou podle článku 87 v oblasti letecké dopravy má vnitrostátní soud, který není jedním z orgánů členských států uvedených v článku 88, nicméně pravomoc rozhodnout v rámci původního řízení, že jednání ve vzájemné shodě týkající se tarifů mezi leteckými dopravci jsou v rozporu s článkem 85, přestože příslušné vnitrostátní orgány nepřijaly rozhodnutí podle článku 88 a ani nebylo ohledně těchto jednání ve vzájemné shodě vydáno žádné rozhodnutí ze strany Komise podle článku 89, zejména čl. 89 odst. 2.“
 - c. **Bod 61** „Je třeba připomenout, jak uvedl Soudní dvůr ve [věci 13/61 Bosch v. Van Rijn], že ‚články 88 a 89 nejsou takové povahy, aby zajistily úplné a jednotné uplatňování článku 85, takže by jejich pouhá existence umožnila předpokládat, že článek 85 byl plně účinný od vstupu Smlouvy v platnost.‘“
 - d. **Bod 62** „Článek 88 ve skutečnosti upravuje rozhodnutí orgánů členských států o přípustnosti dohod, rozhodnutí a jednání ve

vzájemné shodě pouze pokud jsou předloženy ke schválení v rámci právních předpisů o hospodářské soutěži v jejich zemích. Podle článku 89 má Komise pravomoc konstatovat jakékoliv porušení článků 85 a 86, avšak není oprávněna prohlásit čl. 85 odst. 1 za nepoužitelný ve smyslu čl. 85 odst. 3.“

- e. **Bod 63** „Za těchto podmínek skutečnost, že dohoda, rozhodnutí či jednání ve vzájemné shodě mohou spadat do působnosti článku 85, nestačí k tomu, aby mohly být okamžitě považovány za zakázané čl. 85 odst. 1, jakožto následně automaticky neplatné podle čl. 85 odst. 2.“
- f. **Bod 64** „Takový závěr by byl v rozporu s obecnou zásadou právní jistoty, která, jak uvedl Soudní dvůr ve [věci 13/61 Bosch v. Van Rijn], je zásadou právního státu, jež musí být zachována při použití Smlouvy, protože by to vedlo k zákazu a automatické neplatnosti určitých dohod, ještě než je možné určit, zda je na tyto dohody článek 85 jako celek použitelný.“
- g. **Bod 65** „Je však nutno připustit, jak uvedl Soudní dvůr [ve věci 13/61 Bosch v. Van Rijn], že až do doby vstupu v platnost nařízení či směrnice k provedení článků 85 a 86 ve smyslu článku 87, jsou dohody a rozhodnutí zakázané podle čl. 85 odst. 1 a automaticky neplatné podle čl. 85 odst. 2 pouze tehdy, pokud orgány členských států rozhodly podle článku 88, že spadají pod čl. 85 odst. 1 a nevztahuje se na ně výjimka ze zákazu podle čl. 85 odst. 3, anebo pouze tehdy, pokud Komise konstatovala porušení podle čl. 89 odst. 2.“
- h. **Bod 68** „Je tedy potřeba uzavřít, že při neexistenci rozhodnutí přijatého podle článku 88 příslušnými vnitrostátními orgány, které rozhodly, že je dané jednání ve vzájemné shodě týkající se tarifů uskutečněné leteckými přepravci zakázané podle čl. 85 odst. 1 a že nemůže být vyňato ze zákazu podle čl. 85 odst. 3, nebo při neexistenci rozhodnutí Komise podle čl. 89 odst. 2, které konstatuje, že takové jednání ve vzájemné shodě je porušením čl. 85 odst. 1, nemá vnitrostátní soud, jako je ten, který v projednávaných věcech předložil otázku Soudnímu dvoru, pravomoc rozhodnout, že předmětné jednání ve vzájemné shodě je slučitelné s čl. 85 odst. 1.“
22. **Věc 66/86 Ahmed Saeed.** Ve věci 66/86 Ahmed Saeed rozhodl Soudní dvůr v návaznosti na věc Asjes (v bodech 20 až 21), že dohody stanovující tarify na vnitrostátní letecké dopravní služby a mezinárodní leteckou dopravu do států mimo ES a z nich nebyly absolutně neplatné podle čl. 85 odst. 2 EHS, protože nadále podléhaly článkům 88 a 89 EHS a v rozhodném období nebyla v souvislosti s těmito službami přijata žádná prováděcí pravidla podle článku 85 EHS. Soudní dvůr rozhodl, že článek 86 EHS se naproti tomu plně použije na uvedené služby bez potřeby prováděcích pravidel:

- a. **Bod 32** „...jediným důvodem zachování používání přechodných pravidel obsažených v člancích 88 a 89 je skutečnost, že se na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě podle čl. 85 odst. 1 může vztahovat výjimka podle čl. 85 odst. 3 a že takovou výjimku lze udělit, či odmítnout rozhodnutími orgánů, které k tomu mají na základě prováděcích ustanovení přijatých podle článku 87 pravomoc a na základě nichž se rozvíjí politika hospodářské soutěže. Naproti tomu nelze jakýmkoliv způsobem udělit výjimku při zneužití dominantního postavení, neboť takové zneužití Smlouva jednoduše zakazuje a je na příslušných vnitrostátních orgánech, případně na Komisi, aby ve věci uvedeného zákazu jednaly v rozsahu svých pravomocí.“
- b. **Bod 33** „Je tedy třeba uzavřít, že zákaz stanovený článkem 86 Smlouvy se v plném rozsahu vztahuje na celé odvětví letecké dopravy.“
23. **Vnitrostátní orgán ve Spojeném království.** Právní řád Spojeného království¹¹ svěřil povinnost vyplývající z článku 88 ES Secretary of State (ministři) jednajícímu s bývalým Director General of Fair Trading (generálním ředitelem orgánu pro hospodářskou soutěž Spojeného království) a bývalou Monopolies and Mergers Commission (Komisí pro monopoly a spojování podniků).
24. **Anglické soudy.** Ve věci *La Gaitana Farms SA & Others v. British Airways plc*¹² rozhodly anglické soudy (v prvním stupni soudce Rose J, ve druhém stupni rozhodnutí potvrdil odvolací soud) v rámci sporu mezi jednotlivci ohledně služeb v letecké dopravě, ve kterém byla požadována náhrada škody za porušení pravidel hospodářské soutěže EU/EHP, že vnitrostátní soudy nemají pravomoc používat tato pravidla na takové jednání, ke kterému dochází během přechodného období až do doby, než vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž nebo Komise rozhodne, že došlo k porušení článku 85 EHS.
25. **Nizozemské soudy.** V rozsudku ze dne 18. září 2019 ve věci *Stichting Cartel Compensation v. KLM NV a další*, týkající se obdobného sporu jako ve věci *La Gaitana*, Amsterdam District Court (soud v Amsterdamu, Nizozemsko) předběžně dopěl k závěru, že má pravomoc použít článek 85 EHS na takové jednání, ke kterému došlo během období, na které se vztahovala přechodná ustanovení. Vzhledem k odlišnému závěru anglických soudů ve věci *La Gaitana* se soud v Amsterdamu rozhodl předložit předběžnou otázku SDEU podle článku 267 SFEU. Otázka, kterou soud v Amsterdamu předložil SDEU, nebyla ještě zveřejněna v Úředním věstníku (ačkoliv se jeví, že byla zapsána do rejstříku pod číslem C-819/19). Předkládající soud se však seznámil s kopií ověřeného překladu rozsudku soudu v Amsterdamu, v němž byla předběžná otázka následující:

¹¹ The EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996, SI 1996/2199; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001, SI 2001/2916; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI 2007/1846.

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

„Má v rámci sporu mezi poškozenými (v projednávaném případě dopravci, příjemci služeb letecké dopravy) a leteckými dopravci vnitrostátní soud pravomoc – buď na základě přímého účinku článku 101 SFEU, přinejmenším článku 53 EHP, nebo na základě přímého účinku článku 6 nařízení 1/2003 – v plném rozsahu používat článek 101 SFEU, přinejmenším článek 53 Dohody o EHP, ve vztahu k dohodám/jednáním ve vzájemné shodě leteckých přepravců ohledně přepravních služeb u letů uskutečněných před 1. květnem 2004 na trasách mezi letišti v rámci Evropské unie a letišti mimo EHP, a před 19. květnem 2005 na trasách mezi Islandem, Lichtenštejnskem, Norskem a letišti mimo EHP, nebo u letů uskutečněných před 1. červnem 2002 mezi letišti v rámci Evropské unie, resp. Švýcarskem, také na období, v jehož průběhu se používal přechodný režim stanovený články 104 a 105 SFEU, nebo tomu přechodný režim brání?“

26. **Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce.** S ohledem na shora uvedené se předkládající soud rozhodl předložit žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podle článku 267 SFEU. Zejména se jedná o:
- a. Otázku položenou soudem v Amsterdamu ve věci Stichting týkající se možnosti vnitrostátních soudů použít článek 101 SFEU (a jeho předešlá znění) nebo článek 53 EHP na dohody za dobu, během níž byl použitelný přechodný režim, je také nezbytné zodpovědět k tomu, aby předkládající soud mohl v tomto řízení rozhodnout. V řízení u předkládajícího soudu však otázka souvisí s námořní dopravou, a nikoliv s leteckou dopravou.
 - b. Je žádoucí, aby účastníci tohoto řízení, kteří mohou mít jiné pohledy, než byly pohledy účastníků ve věci Stichting, měli možnost předložit SDEU svá vyjádření k této věci.
 - c. V předmětném řízení před soudem v Amsterdamu může dojít k uzavření dohody mezi účastníky a ke zpětvzetí žaloby předtím, než SDEU rozhodne. V takovém případě, pokud by předkládající soud tuto žádost o rozhodnutí o předběžné otázce nepředložil, by nemohl využít rozhodnutí SDEU k této otázce.
 - d. V projednávané věci vyvstává další problém, který neexistoval ve věci Stichting, konkrétně, zda nařízení 1/2003 v původním znění mělo za následek stanovení prováděcích pravidel pro služby mezinárodní námořní dopravy mezi přístavy mimo Společenství, nebo zda se na tyto služby i nadále vztahoval přechodný režim.
27. Bylo by žádoucí, kdyby žádost o rozhodnutí o předběžné otázce předkládajícího soudu mohla být projednána ve spojení se žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce soudu v Amsterdamu uvedenou výše, a to z důvodu, že argumenty a otázky, pokud jde o období před 1. květnem 2004, se značně překrývají.

28. Na tomto základě žádá předkládající soud, aby Soudní dvůr Evropské unie poskytl odpověď na následující předběžné otázky podle článku 267 SFEU:

„1. Má vnitrostátní soud pravomoc rozhodovat o žalobě na náhradu škody podle článku 85 EHS/článku 81 ES, pokud se vytýkané jednání týká poskytování služeb mezinárodní námořní dopravy výlučně mezi přístavy mimo EHS/ES v období před 1. květnem 2004 a vnitrostátní soud nebyl příslušným orgánem členského státu ve smyslu článku 88 EHS/84 ES?

2. V případě záporné odpovědi na otázku č. 1, má vnitrostátní soud pravomoc rozhodovat o takové žalobě v souvislosti s poskytováním služeb mezinárodní námořní dopravy výlučně mezi přístavy mimo EHS/ES v období od 1. května 2004 do 18. října 2006?“