

Sag C-2/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

6. januar 2020

Forelæggende ret:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (United Kingdom)

Afgørelse af:

16. december 2019

Sagsøger:

Daimler AG

Sagsøgte:

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

[udelades]

HIGH COURT OF JUSTICE

BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT (RET I FØRSTE

INSTANS, BUSINESS AND PROPERTY COURTS (ENGLAND OG WALES), QUEEN'S BENCH DIVISION (HANDELSSAGER)

[udelades] [den nationale domstols sammensætning]

DATO: 16. december 2019

I SAGEN MELLEML:

DAIMLER AG

Sagsøger/sagsøgt

– og –

[udelades]

(3) WALLENIUSREDERIerna AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMSen ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMSen SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMSen OCEAN AS

[udelades]

(9) »K« LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

[udelades]

(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

(12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

(13) »K« LINE EUROPE LIMITED

Sagsøgte/sagsøgere

[udelades] [national procedure]

[org. s. 2] BESTEMMES, AT:

1. High Court of Justice forelægger Den Europæiske Unions Domstol spørgsmål med henblik på præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF på de i tillægget til denne afgørelse anførte betingelser.
2. [udelades] afgørelse om sagsomkostninger]

3. [udelades].
4. [udelades]. [national procedure]

[udelades]

[org. s. 3] TILLÆG TIL AFGØRELSE OM FORELÆGGELSE

1. **Kommissionens afgørelse** Den 21. februar 2018 vedtog Europa-Kommissionen en afgørelse vedrørende transporttjenester udført af transportører af biler til søs ¹. Ifølge denne afgørelse havde en række virksomheder overtrådt artikel 101, stk. 1, TEUF og artikel 53, stk. 1, EØS ved at deltage i en samlet og vedvarende overtrædelse i form af prissamordning og kundefordeling med hensyn til levering af roll-on, roll-off søtransport over åbent hav af nye motorkøretøjer (biler, lastbiler og høje og tunge køretøjer) ad forskellige ruter til og fra Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde i perioden fra den 18. oktober 2006 til den 6. september 2012 ².
2. Med hensyn til karakteren af den handlemåde, som afgørelsen vedrører, var følgende anført i 29.-33. betragtning:

»(29) Med hensyn til søtransport over åbent hav til og fra EØS var parterne i varierende grad involveret i handlemåder, som tog sigte på at: i) samordne bestemte budpriser, ii) fordele bestemte kundeporteføljer mellem sig og iii) nedsætte kapaciteten ved at koordinere ophugningen af fartøjer.

(30) Handlemåden fulgte den såkaldte »respektregel«. Ifølge dette princip ville forsendelser af nye motorkøretøjer i relation til allerede eksisterende forretningsaktiviteter ad bestemte ruter for bestemte kunder fortsat blive foretaget af den traditionelle transportør (den etablerede).

(31) Det fremgår af bevismaterialet, at parterne brugte følgende handlemåder med varierende intensitet:

4.1.1. Respektreglen

(32) Parterne fulgte respektreglen som et ledende princip for deres praksis. Nogle transportører blev anset for at være etablerede transportører i forbindelse med bestemte ruter og/eller bestemte kunder. Med henblik på at **[org. s. 4]** opretholde status quo på markedet ville transportørerne respektere den etablerede transportørs forretningsaktiviteter ved enten at afgive et bud over den etablerede transportørs priser eller undlade at afgive bud. Handlemåden omfattede også enkelte og generelle anmodninger om tilbud (eller bud) fra bestemte køretøjsfabrikanter. Til gengæld havde de andre

¹ – Kommissionens afgørelse AT.40009 – Transportører af biler til søs, C(2018) 983 final.

² – Jf. afgørelsens artikel 1.

transportører generelt sikkerhed for, at de ville få andre bestemte ruter/forretningsaktiviteter, hvor de var den etablerede transportør. I nogle tilfælde fulgte transportørerne kun respektreglen for at undgå mulige konflikter indbyrdes.

(33) De berørte indgående EØS-forsendelser vedrørte f.eks. bestemte forsendelser fra Asien, Sydafrika og Nord-, Syd- og Mellemamerika til EØS. De berørte udgående EØS-forsendelser vedrørte f.eks. bestemte forsendelser fra EØS til Asien, Oceanien, Sydafrika og til Nord-, Syd- og Mellemamerika.«

3. Med hensyn til den geografiske udstrækning af den handle måde, som afgørelsen vedrører:

a. var følgende anført i 4. betragtning:

»Afgørelsen retter sig nærmere bestemt mod søtransporter af biler over åbent hav med afgang fra eller ankomst i EØS.«

b. Endvidere var følgende anført i 41. betragtning:

»Den geografiske udstrækning af den omhandlede handle måde omfattede i det mindste forsendelser til og fra EØS (i det følgende benævnt »indgående« og »udgående« forsendelser)«

4. Med hensyn til afgørelsens tidsmæssige anvendelsesområde, og navnlig det tidspunkt, hvor den pågældende handle måde vurderes at være startet, var følgende anført i 42. betragtning:

»Gennemførelsesbestemmelserne for konkurrencereglerne finder anvendelse på alle søtransporttjenester, herunder *cabotagesejlads* og international trampfart, efter at Rådets forordning (EF) nr. 1419/2006 af 25. september 2006 om ophævelse af forordning (EØF) nr. 4056/86 var trådt i kraft den 18. oktober 2006. Denne dato er den tidligste dato, hvor Kommissionen kan udøve sin kompetence til at straffe parternes handle måde. For at afspejle denne kompetenceændring og med henblik på denne afgørelse **vurderes handle måden at være startet** med deltagelse af alle parter den 18. oktober 2006.« (fremhævelse tilføjet)

5. **[org. s.5] Den nationale procedure** Det søgsmål, der er anlagt ved den forelæggende ret, omfatter en påstand om, at de sagsøgte overtrådte artikel 101, stk. 1, TEUF (tidligere artikel 85, stk. 1, EØF/artikel 81, stk. 1, EF) og artikel 53 EØS mellem 1997 (med hensyn til den tolvte sagsøgte, CSAV, 2000) og den 17. oktober 2006 med hensyn til levering af international roll-on, roll-off søtransporter af biler over åbent hav ad ruter i hele verden, herunder mellem ikke-EØF-/ikke-EF-/ikke-EØS-havne. Daimler AG har i henhold til artikel 101, stk. 1, TEUF med hensyn til roll-on, roll-off søtransporter af biler over åbent hav mellem havne uden for EU og EØS gjort gældende, at det var i Tyskland, at:

- a. selskabet gennemførte en central udbudsprocedure for søtransporttjenester og indgik rammeaftaler, i henhold til hvilke disse tjenester blev leveret
 - b. den ulovlige adfærd blev gennemført ved, at der blev afgivet ikke-konkurrencedygtige bud som led i denne procedure, og/eller at man undlod at afgive konkurrencedygtige bud som led i denne procedure, og
 - c. Daimler har lidt skade.
6. **EØF-traktaten** De oprindelige gennemførelsesbestemmelser til artikel 85 EØF og 86 EØF var fastsat i artikel 87 EØF, 88 EØF og 89 EØF.
 7. I henhold til artikel 87, stk. 1, EØF skulle Rådet vedtage passende bestemmelser eller direktiver med henblik på anvendelsen af principperne i artikel 85 og 86.
 8. Artikel 88 EØF bestemte:

»Indtil de i medfør af artikel 87 trufne bestemmelser træder i kraft, træffer Medlemsstaternes myndigheder i overensstemmelse med deres lovgivning og bestemmelserne i artiklerne 85, navnlig stk. 3, og 86 afgørelse om aftalers tilladelighed samt om misbrug af en dominerende stilling på fællesmarkedet.«
 9. I henhold til artikel 89 EØF havde Kommissionen kompetence til at undersøge og vedtage beslutninger, der skulle ledsages af grunde, vedrørende overtrædelser af artikel 85 EØF og 86 EØF.
 10. **Forordning nr. 17** Den første forordning om anvendelse af bestemmelserne i artikel 85 EØF og 86 EØF, der blev vedtaget af Rådet i 1962 i henhold til artikel 87 EØF, var Rådets forordning nr. 17³. I henhold til artikel 1 i Rådets forordning nr. 141 fandt forordning nr. 17 ikke anvendelse på **[org. s. 6]** transportsektoren⁴. På dette tidspunkt var anvendelsen af artikel 85 EØF og 86 EØF på søfartsområdet derfor reguleret ved artikel 88 EØF og 89 EØF.
 11. **Forordning 4056/86** Rådets forordning 4056/86 fastlagde de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport⁵; jf. artikel 1, stk. 1. Forordning 4056/86 trådte i kraft den 1. juli 1987; jf. artikel 27. Artikel 1, stk. 2, i forordning 4056/86 definerede forordningens formål og anvendelsesområde på følgende måde:

³ – EFT 13 af 21.2.1962, s. 204.

⁴ – EFT 124 af 28.11.1962, s. 2751.

⁵ – EFT 1986, L 378, s. 4.

»Den finder kun anvendelse på international søtransport **til og fra en eller flere havne i Fællesskabet** bortset fra trampfart.« (fremhævelse tilføjet)

12. Forordning nr. 4056/86 fastsatte ikke gennemførelsesbestemmelser for internationale søtransporttjenester mellem havne i tredjelande.
13. **Forordning 1/2003** Rådets forordning 1/2003⁶ ophævede forordning nr. 17 og nr. 141⁷ med virkning fra den 1. maj 2004 og erstattede dem med en ny ordning for håndhævelse af artikel 101 TEUF og 102 TEUF. Følgende var gældende for så vidt angår denne ordning:
- a. Kapitel I i forordning 1/2003 fastsætter visse »Principper«. I henhold til artikel 1, stk. 1, var alle aftaler, vedtagelser og former for samordnet praksis, der var omhandlet i artikel 101 TEUF, og som ikke opfyldte betingelserne i artikel 101, stk. 3, TEUF, forbudt, uden at en forudgående beslutning herom var nødvendig. I henhold til artikel 1, stk. 2, var alle sådanne aftaler, vedtagelser og former for samordnet praksis, som faktisk opfyldte betingelserne i artikel 101, stk. 3, TEUF, ikke forbudt, uden at det var nødvendigt at træffe nogen forudgående beslutning herom.
 - b. Kapitel II i forordning 1/2003 fastsætter bestemmelser om Kommissionens og medlemsstaternes »kompetence« til at anvende EU's konkurrenceregler. I henhold til artikel 4 har Kommissionen med hensyn til anvendelsen af artikel 101 TEUF og 102 TEUF de i forordningen fastsatte beføjelser. I henhold til artikel 5 er medlemsstaternes konkurrencemyndigheder beføjede til at anvende artikel 101 TEUF og 102 TEUF i konkrete sager. I henhold til artikel 6 har de nationale domstole kompetence til at anvende artikel 101 TEUF og 102 TEUF. For så vidt angår de nationale domstoles rolle er følgende anført i 7. betragtning:

[org. s. 7] »De nationale domstole spiller en afgørende rolle ved anvendelsen af Fællesskabets konkurrenceregler. De beskytter **privatpersoners rettigheder** efter fællesskabsretten, når de træffer afgørelse i sager mellem privatpersoner, f.eks. når de tilkender personer, der har lidt skade på grund af overtrædelserne, skadeserstatning. De nationale domstoles rolle supplerer i denne forbindelse de nationale konkurrencemyndigheders. De bør derfor gives beføjelse til at anvende [artikel 101 TEUF og 102 TEUF] fuldt ud.« (fremhævelse tilføjet)

⁶ – EFT 2003, L 1, s. 1.

⁷ – Jf. artikel 43 i forordning 1/2003.

- c. Kapitel X i forordning 1/2003 indeholder visse »Generelle bestemmelser«. Disse omfatter artikel 32 (med overskriften »Udelukkelse fra anvendelsesområdet«).
 - d. Kapitel XI i forordning 1/2003 indeholder »Overgangs- og ændringsbestemmelser og afsluttende bestemmelser«. Disse omfatter artikel 38 (med overskriften »Ændring af forordning (EØF) nr. 4056/86«), jf. nedenfor.
14. Således som vedtaget bestemte artikel 32 i forordning 1/2003 følgende:
- »Nærværende forordning finder ikke anvendelse på:
- a) international trampfart som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i forordning (EØF) nr. 4056/86
 - b) søtransport udelukkende mellem havne i en og samme medlemsstat, som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4056/86
 - c) lufttransport mellem Fællesskabets lufthavne og tredjelande.«
15. Artikel 32 udelukker ikke udtrykkeligt andre søtransporttjenester, herunder internationale søtransporttjenester mellem havne uden for Fællesskabet, der ikke er trampfart som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i forordning 4056/86. Artikel 32, litra c), i forordning 1/2003 blev ophævet med virkning fra samme dag, hvor forordning 1/2003 trådte i kraft.
16. Artikel 38 i forordning 1/2003 ophævede procedurereglerne i artikel 10-25 i forordning 4056/86 (med undtagelse af artikel 13, stk. 3) (som blev erstattet af de nye procedurer i forordning 1/2003) og ændrede visse af de øvrige bestemmelser i forordning 4056/86. Forordning 1/2003 ændrede ikke i øvrigt forordning 4056/86, hvis materielle bestemmelser forblev i **[org s. 8]** kraft. Disse materielle bestemmelser omfatter sammenfattende bestemmelser om visse fritagelser med hensyn til tekniske aftaler og linjekonferencer (artikel 2-7 i forordning 4056/86) og bestemmelser om misbrug af dominerende stilling (artikel 8 i forordning 4056/86). Det materielle anvendelsesområde for disse materielle bestemmelser forblev som fastsat i artikel 1 i forordning 4056/86.
17. **Forordning 1419/2006** Ved Rådets forordning 1419/2006⁸ ophævedes med virkning fra den 18. oktober 2006 forordning 4056/86⁹ og artikel 32 i forordning 1/2003¹⁰.

⁸ – EUT 2006, L 269, s. 1.

⁹ – Jf. artikel 1 i forordning 1419/2006.

¹⁰ – Jf. artikel 2 i forordning 1419/2006.

18. Den forelæggende ret er af den opfattelse, at det ikke fremgår klart, om forordning 1/2003 – således som vedtaget – fastsatte gennemførelsesbestemmelser for internationale søtransporttjenester mellem havne i tredjelande, eller om disse tjenester fortsat var omfattet af overgangsbestemmelserne, indtil artikel 32 i forordning 1/2003 og artikel 1 i forordning 4056/86 blev ophævet ved forordning 1419/2006.
19. Det fremgår heller ikke klart, om nationale domstole har kompetence til at anvende (den daværende) artikel 85 EØF på adfærd, der fandt sted i den periode, hvor overgangsbestemmelserne fandt anvendelse. Det forholder sig således på baggrund af de forskellige analyser af EU-Domstolens praksis (jf. punkt 22-20 nedenfor), som er overtaget af de engelske og nederlandske domstole (ved de afgørelser, der er omhandlet i punkt 24 og 25 nedenfor).
20. **Sag 127/73, Belgische Radio en Televisie mod SV SABAM** Domstolen fastslog i sag 17/73, SABAM (dom af 30.1.1974), at nationale domsmyndigheders kompetence til at anvende artikel 85 EØF og 86 EØF, særlig i civile retssager, følger af disse bestemmelseres umiddelbare virkning, som umiddelbart fremkalder rettigheder for de retsundergivne, som de nationale domsmyndigheder skal beskytte (præmis 15-16). Domstolen fastslog endvidere, at artikel 9 i forordning nr. 17 ikke fratog de nationale domsmyndigheder en sådan kompetence (præmis 17-20). Med hensyn til betydningen for de nationale retter af procedurer ved Europa-Kommissionen i henhold til forordning nr. 17 vurderede Domstolen dette ud fra et retssikkerhedssynspunkt på følgende måde: **[org. s. 9]**
- a. **Præmis 21:** »dersom Kommissionen indleder en procedure i medfør af forordning nr. 17, artikel 3, kan den omtalte ret, hvis den finder det nødvendigt af hensyn til retssikkerheden, [...] udsætte sagen, og afvente resultatet af Kommissionens indgriben«
 - b. **Præmis 22:** »derimod vil retten almindeligvis fortsætte behandlingen af sagen, når den konstaterer, dels at den påklagede adfærd klart ikke er af en sådan karakter, at den kan have mærkbare virkninger på konkurrenceforholdene eller på samhandelen mellem medlemsstaterne, dels at den omtalte adfærds uforenelighed med artikel [102 TEUF] er utvivlsom«
21. **Forenede sager 209-213/84 – Asjes** I de forenede sager 209-213/84, Asjes, undersøgte Domstolen, om en national retsinstans kunne anvende artikel 85 EØF på en samordning med hensyn til takster på luftfartsområdet, hvor der ikke var indført gennemførelsesbestemmelser på daværende tidspunkt, under omstændigheder, hvor denne samordning ikke havde været genstand for en afgørelse i henhold til artikel 88 EØF eller 89 EØF. Domstolen fastslog følgende:
- a. **Præmis 55:** »[...] med begrebet »Medlemsstaternes myndigheder« i artikel 88 [er der] tænkt på enten de forvaltningsmyndigheder, som efter ordningen i de fleste medlemsstater har til opgave at gennemføre

den nationale lovgivning om konkurrencespørgsmål, dog således at der kan ske en legalitetsprøvelse ved de kompetente retsinstanser, eller på de retsinstanser, som efter ordningen i andre medlemsstater særligt er blevet pålagt denne opgave.«

- b. **Præmis 60:** »Det må herefter undersøges, om der, så længe Rådet ikke i medfør af artikel 87 har udstedt forordninger eller direktiver vedrørende luftfarten, efter omstændighederne alligevel foreligger en beføjelse for en national retsinstans, der ikke er omfattet af begrebet medlemsstaternes myndigheder i artikel 88, til under en sag som de her omhandlede hovedsager at lægge til grund, at en samordning mellem luftfartsselskaber med hensyn til takster er i strid med artikel 85, selv om den pågældende samordning hverken har været genstand for en afgørelse truffet af de kompetente nationale myndigheder i medfør af artikel 88 eller en beslutning fra Kommissionen i medfør af artikel 89, jfr. navnlig stk. 2.«
- c. **Præmis 61:** »Det bemærkes i denne forbindelse, hvilket Domstolen allerede har fastslået i [sag 13/61, Bosch mod Van Rijn], at »artiklerne 88 og 89 [org. s. 10] [ikke] efter deres beskaffenhed [kan] sikre en sådan fuldstændig anvendelse af artikel 85, at disse bestemmelser i sig selv kan tillade den slutning, at artikel 85 har fuld virkning fra traktatens ikrafttræden.«
- d. **Præmis 62:** »I henhold til artikel 88 kan de nationale myndigheder kun træffe afgørelse om, hvorvidt et kartel skal tillades, når et sådant forelægges disse til godkendelse efter gældende regler vedrørende konkurrencespørgsmål i den pågældende medlemsstat. Det fremgår endvidere af artikel 89, at Kommissionen kan fastslå, at der er sket overtrædelser af artiklerne 85 og 86, hvorimod den ikke er beføjet til at meddele fritagelser i henhold til artikel 85, stk. 3.«
- e. **Præmis 63:** »Den omstændighed, at et kartel kan være omfattet af artikel 85, er derfor ikke tilstrækkeligt til, at det uden videre må anses for omfattet af forbuddet i bestemmelsens stk. 1 og derfor er uden retsvirkninger, jfr. stk. 2.«
- f. **Præmis 64:** »Noget sådant ville stride mod det almindelige retssikkerhedsprincip – hvilken retsgrundsætning, som fastslået af Domstolen i [sag 13/61, Bosch mod Van Rijn] skal overholdes i forbindelse med traktatens anvendelse – idet dette ville indebære, at visse aftaler ville blive ramt af forbuddet og være uden retsvirkninger, endnu før det har været muligt at afgøre, om artikel 85 i sin helhed finder anvendelse på dem.«
- g. **Præmis 65:** »Som Domstolen har fastslået i [sag 13/61, Bosch mod Van Rijn] må det derimod lægges til grund, at aftaler og vedtagelser

indtil ikrafttrædelsen af en forordning eller et direktiv som omhandlet i artikel 87 til gennemførelse af artiklerne 85 og 86 kun rammes af forbuddet i artikel 85, stk. 1, og dermed er uden retsvirkninger, jfr. stk. 2, såfremt der er tale om karteller, i forbindelse med hvilke medlemsstaternes myndigheder, jfr. artikel 88, har lagt til grund, at de er omfattet af artikel 85, stk. 1, og ikke kan fritages fra forbuddet i medfør af artikel 85, stk. 3, eller i forbindelse med hvilke Kommissionen i medfør af artikel 89, stk. 2, har fastslået, at der foreligger en overtrædelse.«

- h. **Præmis 68:** »Det må herefter fastslås, at såfremt der i forbindelse med en bestemt samordning mellem nogle luftfartsselskaber med hensyn til takster hverken af de kompetente nationale [org. s. 11] myndigheder i medfør af artikel 88 er blevet truffet nogen afgørelse, hvorved det fastslås, at samordningen er omfattet af forbuddet i artikel 85, stk. 1, og ikke kan fritages fra dette forbud i medfør af artikel 85, stk. 3, eller af Kommissionen er blevet truffet nogen beslutning i medfør af artikel 89, stk. 2, hvorved det fastslås, at den pågældende samordning udgør en overtrædelse af artikel 85, stk. 1, er en national retsinstitus som den, der har forelagt Domstolen nærværende sager, ikke beføjet til selvstændigt at fastslå, at den pågældende samordning med hensyn til takster er uforenelig med artikel 85, stk.1.«
22. **Sag 66/86, Ahmed Saeed I** sag 66/86, Ahmed Saeed, fastslog Domstolen (præmis 20-21) på grundlag af Asjes-dommen, at aftaler om fastsættelse af billetpriser med hensyn til indenlandsk luftfart og international luftfart til og fra lufthavne i tredjelande ikke kunne rammes af den i artikel 85, stk. 2, EØF omhandlede ugyldighedssanktion, da de fortsat var omfattet af bestemmelserne i artikel 88 EØF og 89 EØF, og der på dette tidspunkt ikke var vedtaget gennemførelsesbestemmelser for sådanne tjenester i henhold til artikel 85 EØF. Domstolen fastslog, at artikel 86 EØF derimod fuldt ud fandt anvendelse på sådanne tjenester, uden at der var behov for gennemførelsesbestemmelser:
- a. **Præmis 32:** »[...] Den fortsatte anvendelse af overgangsbestemmelserne i henhold til artiklerne 88 og 89 skyldes alene, at de aftaler, vedtagelser og samordnede praksis, der er omhandlet i artikel 85, stk. 1, kan gøres til genstand for en fritagelse i henhold til artikel 85, stk. 3, og at konkurrencepolitikken udformes gennem meddelelse eller nægtelse af sådanne fritagelser, hvorom afgørelse træffes af de hertil udpegede institutioner i henhold til de gennemførelsesbestemmelser, der er udstedt på grundlag af artikel 87. For så vidt angår misbrug af en dominerende stilling, kan der derimod ikke meddeles nogen som helst fritagelse; et sådant misbrug er slet og ret forbudt i henhold til Traktaten, og det påhviler i givet fald de nationale myndigheder eller Kommissionen at drage konsekvenserne af dette forbud inden for rammerne af deres beføjelser.«

- b. **Præmis 33:** »Det må heraf udledes, at forbuddet i Traktatens artikel 86 gælder uindskrænket for hele luftfartssektoren.«
23. **National myndighed i Det Forenede Kongerige** I henhold til Det Forenede Kongeriges nationale ret ¹¹ var forpligtelsen i henhold til artikel 88 EF overdraget til Secretary of [org. s. 12] State (minister), sammen med den tidligere Director General of Fair Trading (generaldirektør for Fair Trading) og den tidligere Monopolies and Mergers Commission (det britiske monopol- og fusionstilsyn).
24. **Engelske domstole** I dommen i sagen La Gaitana Farms SA m.fl. mod British Airways plc ¹² konkluderede de engelske domstole (Rose J i første instans, stadfæstet af Court of Appeal (appeldomstol)) i forbindelse med en tvist mellem private parter vedrørende lufttransporttjenester, hvor der blev krævet skadeserstatning for overtrædelse af EU's/EØS' konkurrenceregler, at nationale domstole ikke har kompetence til at anvende sådanne regler på en sådan adfærd, som fandt sted i den periode, der var omfattet af overgangsbestemmelserne, medmindre og indtil enten den nationale konkurrencemyndighed eller Kommissionen var nået frem til, at der var tale om en overtrædelse af artikel 85 EØF.
25. **Nederlandske domstole** I dom af 18. september 2019 i sagen Stichting Cartel Compensation mod KLM NV m.fl., der vedrørte en lignende tvist som den i La Gaitana-sagen omhandlede, har Rechtbank Amsterdam (retten i første instans, Amsterdam) draget den foreløbige konklusion, at den ikke har kompetence til at anvende artikel 85 EØF på en sådan adfærd i den periode, der var omfattet af overgangsbestemmelserne. I betragtning af den forskellige konklusion, som de engelske domstole var nået til i La Gaitana-sagen, besluttede Rechtbank Amsterdam (retten i første instans, Amsterdam) at forelægge EU-Domstolen en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF. Det præjudicielle spørgsmål, som Rechtbank Amsterdam (retten i første instans, Amsterdam) forelagde, er endnu ikke blevet offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende (selv om det ser ud til at være registreret med sagsnummer C-819/19). Den forelæggende ret har imidlertid set en kopi af en bekræftet oversættelse af den af Rechtbank Amsterdam (retten i første instans, Amsterdam) afsagte dom, hvorefter det præjudicielle spørgsmål var affattet på følgende måde:
- »Har den nationale domstol i en tvist mellem skadelidte (i denne sag afskiberne, modtagerne af luftfragttjenester) og luftfartsselskaber kompetence – enten på grund af den direkte virkning af artikel 101 TEUF, i det mindste artikel 53 EØS, eller på grundlag af den umiddelbare virkning af artikel 6 i forordning 1/2003 – til fuldt ud at anvende artikel 101 TEUF, i det

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 (appeldomstol)).

mindste EØS-aftalens artikel 53, med hensyn til aftaler/samordnet praksis fra luftfartsselskabernes side i forbindelse med luftfragttjenester på flyvninger, der blev gennemført inden den 1. maj 2004 på ruter mellem lufthavne inden for [org. s. 13] EU og lufthavne uden for EØS og inden den 19. maj 2005 på ruter mellem Island, Liechtenstein, Norge og lufthavne uden for EØS eller på ruter, der blev gennemført inden den 1. juni 2002 mellem lufthavne inden for henholdsvis EU og Schweiz, ligeledes med hensyn til periode, hvor den i artikel 104 TEUF og 105 TEUF fastsatte overgangsordning fandt anvendelse, eller er overgangsordningen til hinder herfor?«

26. **Præjudiciel forelæggelse** På baggrund af ovenstående har den forelæggende ret besluttet at forelægge en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF. Navnlig:

a. For at den forelæggende ret kan afsige dom i denne sag, skal der ligeledes tages stilling til det spørgsmål, som Rechtbank Amsterdam (retten i første instans, Amsterdam) har forelagt i Stichting-sagen med hensyn til, om nationale domstole kan anvende artikel 101 TEUF (og dens forgængere) eller artikel 53 EØS på aftaler med hensyn til perioder, hvor overgangsordningen fandt anvendelse. I sagen ved den forelæggende ret rejser spørgsmålet sig i forbindelse med søtransport og ikke lufttransport.

b. Det er ønskeligt, at parterne i denne sag, som kan have andre perspektiver end parterne i Stichting-sagen, får mulighed for at indgive indlæg til EU-Domstolen om dette spørgsmål.

c. Det er muligt, at det søgsmål, der er anlagt ved Rechtbank Amsterdam (retten i første instans, Amsterdam), kunne blive løst ved aftale mellem parterne og trukket tilbage, inden EU-Domstolen har truffet afgørelse. I så fald ville den forelæggende ret – hvis denne anmodning om præjudiciel afgørelse ikke blev forelagt – ikke kunne henholde sig til EU-Domstolens svar på det pågældende spørgsmål.

d. Der rejser sig i denne sag et yderligere spørgsmål, som ikke rejser sig i Stichting-sagen, nemlig om forordning 1/2003 – således som vedtaget – havde den virkning at fastsætte gennemførelsesbestemmelser for internationale søtransporttjenester mellem havne i tredjelande, eller om disse tjenester fortsat var omfattet af overgangsordningen.

27. Det ville være ønskeligt, hvis den forelæggende rets anmodning om præjudiciel afgørelse kunne behandles sammen med den ovennævnte anmodning om præjudiciel afgørelse fra Rechtbank Amsterdam (retten i første instans, Amsterdam), da der vil være et væsentligt sammenfald mellem argumenterne og problemstillingerne med hensyn til perioden inden den 1. maj 2004.

28. På grundlag heraf anmoder den forelæggende ret Den Europæiske Unions Domstol om at besvare følgende spørgsmål i henhold til artikel 267 TEUF:

[org. s. 14] »1. Har en national domstol kompetence til at træffe afgørelse om et erstatningskrav i henhold til artikel 85 EØF/artikel 81 EF, hvor den foreholdte adfærd omfattede leveringen af internationale søtransporttjenester udelukkende mellem ikke-EØF-/EF-havne i perioden inden den 1. maj 2004, og den nationale domstol ikke var en relevant myndighed i en medlemsstat som omhandlet i artikel 88 EØF/artikel 84 EF?

2. Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende, har en national domstol da kompetence til at træffe afgørelse om et sådant krav med hensyn til leveringen af internationale søtransporttjenester udelukkende mellem ikke-EØF-/EF-havne i perioden mellem den 1. maj 2004 og den 18. oktober 2006?«

ARBEJDSDOKUMENT