

Υπόθεση C-2/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

6 Ιανουαρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Ηνωμένο Βασίλειο)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

16 Δεκεμβρίου 2019

Ενάγουσα:

Daimler AG

Εναγόμενες:

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

[παραλειπόμενα]

ΕΝΩΜΙΟΝ ΤΟΥ HIGH COURT OF JUSTICE

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

[παραλειπόμενα] [σύνθεση του εθνικού δικαστηρίου]

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 16 Δεκεμβρίου 2019

ΜΕΤΑΞΥ:

της DAIMLER AG

ενάγουσα

-και-

[παραλειπόμενα]

(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMSSEN ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMSSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMSSEN OCEAN AS

[παραλειπόμενα]

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

[παραλειπόμενα]

(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

(12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

(13) "K" LINE EUROPE LIMITED

εναγόμενες

[παραλειπόμενα] [εθνική διαδικασία]

[σελίδα 2 του πρωτοτύπου] Με την παρούσα το δικαστήριο διατάσσει:

1. Την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ υπό τους όρους που εκτίθενται στο παράρτημα που προσαρτάται στην παρούσα διάταξη.
2. [παραλειπόμενα] [απόφαση επί των δικαστικών εξόδων]

3. [παραλειπόμενα].
4. [παραλειπόμενα]. [εθνική διαδικασία]

[παραλειπόμενα]

**[σελίδα 3 του πρωτοτύπου] ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΕΩΣ
ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ**

1. **Απόφαση της Επιτροπής** Στις 21 Φεβρουαρίου 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σχετικά με τις υπηρεσίες μεταφορών που παρέχονται από τους θαλάσσιους μεταφορείς οχημάτων¹. Με την εν λόγω απόφαση διαπιστώθηκε ότι διάφορες επιχειρήσεις είχαν παραβεί το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και το άρθρο 53, παράγραφος 1, της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, συμμετέχοντας σε μία ενιαία και διαρκή παράβαση, η οποία συνίστατο στον συντονισμό των τιμών και την κατανομή των πελατών όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών roll-on, roll-off υπερπόντιας μεταφοράς νέων μηχανοκίνητων οχημάτων (αυτοκινήτων, φορτηγών και υψηλών και βαρέων οχημάτων) σε διάφορες διαδρομές από και προς τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο κατά τη χρονική περίοδο από τις 18 Οκτωβρίου 2006 έως τις 6 Σεπτεμβρίου 2012².
2. Όσον αφορά τη φύση της συμπεριφοράς την οποία αφορά η απόφαση, οι αιτιολογικές σκέψεις 29 έως 33 αναφέρουν τα ακόλουθα:

«(29) Όσον αφορά τις υπερπόντιες μεταφορές από και προς τον ΕΟΧ, τα μέρη συμμετείχαν σε διαφορετικό βαθμό σε συμπεριφορές οι οποίες σκοπούσαν (i) στον συντονισμό των τιμών ορισμένων προσφορών, (ii) στην κατανομή των δραστηριοτήτων ορισμένων πελατών και (iii) στη μείωση της μεταφορικής ικανότητας μέσω του συντονισμού της αποσύρσεως σκαφών.

(30) Η συμπεριφορά ακολουθούσε τον αποκαλούμενο «κανόνα του σεβασμού». Σύμφωνα με την εν λόγω αρχή, οι μεταφορές νέων μηχανοκίνητων οχημάτων που αφορούσαν ήδη υφιστάμενες δραστηριότητες σε ορισμένες διαδρομές για συγκεκριμένους πελάτες εξακολουθούσαν να εκτελούνται από τον παραδοσιακό μεταφορέα (τον κατεστημένο μεταφορέα).

(31) Τα αποδεικτικά στοιχεία καταδεικνύουν ότι τα μέρη συμμετείχαν στις ακόλουθες συμπεριφορές, σε διαφορετικό βαθμό το καθένα:

4.1.1. Κανόνας του σεβασμού

(32) Τα μέρη εφάρμοσαν τον κανόνα του σεβασμού ως κατευθυντήρια αρχή για τις πρακτικές τους. Ορισμένοι μεταφορείς θεωρούνταν κατεστημένοι

¹ Απόφαση της Επιτροπής AT.40009 – Θαλάσσιοι μεταφορείς οχημάτων, C(2018), 983, τελικό.

² Βλ. άρθρο 1 της αποφάσεως.

μεταφορείς για συγκεκριμένες διαδρομές και/ή συγκεκριμένους πελάτες. Προκειμένου να [σελίδα 4 του πρωτοτύπου] διατηρηθεί το υφιστάμενο καθεστώς στην αγορά, οι λοιποί μεταφορείς σέβονταν τις δραστηριότητες του κατεστημένου μεταφορέα, είτε προσφέροντας τιμές υψηλότερες από αυτές που προσέφερε ο κατεστημένος μεταφορέας είτε απέχοντας από την υποβολή προσφορών. Η συμπεριφορά τους περιελάμβανε επίσης τόσο τις μεμονωμένες όσο και τις γενικές αιτήσεις για προσφορές τιμών (RFQs) (ή προσφορές) που εκδίδονταν από ορισμένους κατασκευαστές οχημάτων. Σε αντάλλαγμα, οι λοιποί μεταφορείς διαβεβαιώνονταν γενικώς ότι θα εξασφάλιζαν άλλες συγκεκριμένες διαδρομές/δραστηριότητες στις οποίες θα είχαν τον ρόλο του κατεστημένου μεταφορέα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι μεταφορείς τηρούσαν τον κανόνα του σεβασμού απλώς και μόνο προκειμένου να αποφύγουν τις πιθανές συγκρούσεις μεταξύ τους.

(33) Τα εισερχόμενα στον ΕΟΧ θιγόμενα φορτία αφορούσαν, για παράδειγμα, ορισμένες αποστολές φορτίων από την Ασία, την Νότια Αφρική και την Αμερική προς τον ΕΟΧ. Οι θιγόμενες εξερχόμενες από τον ΕΟΧ μεταφορές αφορούσαν, για παράδειγμα, ορισμένες αποστολές φορτίων από τον ΕΟΧ προς την Ασία, την Ωκεανία, τη Νότια Αφρική και την Αμερική.»

3. Όσον αφορά το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της συμπεριφοράς την οποία αφορά η απόφαση:

α. Η αιτιολογική σκέψη 4 αναφέρει:

«Η παρούσα απόφαση επικεντρώνεται στις υπηρεσίες υπερπόντιας μεταφοράς οχημάτων οι οποίες άρχιζαν ή ολοκληρώνονταν εντός του ΕΟΧ.»

β. Περαιτέρω, η αιτιολογική σκέψη 41 αναφέρει:

«Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της εξεταζόμενης συμπεριφοράς αφορά, αν μη τι άλλο, μεταφορές προς και από τον ΕΟΧ (εφεξής: εισερχόμενες και εξερχόμενες μεταφορές).»

4. Όσον αφορά το χρονικό πεδίο εφαρμογής της αποφάσεως, και ιδίως, την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι άρχισε να επιδεικνύεται η εξεταζόμενη συμπεριφορά, η αιτιολογική σκέψη 42 αναφέρει:

«Οι κανόνες εφαρμογής του δικαίου του ανταγωνισμού έχουν εφαρμογή σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών (καμποτάζ) και των διεθνών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία, από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) 1419/2006 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006 για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, στις 18 Οκτωβρίου 2006. Η ημερομηνία αυτή είναι η πρώτη ημερομηνία κατά την οποία η Επιτροπή δύναται να ασκήσει την αρμοδιότητά της να επιβάλει κυρώσεις στις συμπεριφορές των μερών.

Προκειμένου να αποτυπωθεί αυτή η δικαιοδοτική αλλαγή και για τους σκοπούς της παρούσας απόφασεως, **θεωρείται** ότι η ημερομηνία κατά την οποία όλα τα μέρη **άρχισαν να επιδεικνύουν την εξεταζόμενη συμπεριφορά** είναι η 18η Οκτωβρίου 2006.» (Η υπογράμμιση δική μου)

5. [σελίδα 5 του πρωτοτύπου] **Εθνική διαδικασία** Η αξίωση που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου περιλαμβάνει τον ισχυρισμό ότι οι εναγόμενες παρέβησαν το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ/άρθρο 81, παράγραφος 1, ΣΕΚ) και το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ, μεταξύ του έτους 1997 (όσον αφορά την 12η εναγόμενη, CSAV, το έτος 2000) και της 17ης Οκτωβρίου 2006, σε σχέση με διεθνείς υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές μηχανοκίνητων οχημάτων σε διαδρομές ανά τον πλανήτη μεταξύ λιμένων εκτός της ΕΟΚ/ΕΚ/ΕΟΧ. Η Daimler AG επικαλείται το άρθρο 101, παράγραφος 1, όσον αφορά τις υπερπόντιες μεταφορές μηχανοκίνητων οχημάτων roll-on, roll-off μεταξύ λιμένων εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΕΟΧ, στηριζόμενη στο γεγονός ότι η Γερμανία ήταν η χώρα στην οποία:
 - α. προκήρυξε την κεντρική διαγωνιστική διαδικασία για την παροχή θαλάσσιων μεταφορών και συνήψε, μέσω διαγωνισμού, συμφωνίες-πλαίσια βάσει των οποίων παρέχονταν οι εν λόγω υπηρεσίες·
 - β. η παράνομη συμπεριφορά συνίστατο στην υποβολή μη ανταγωνιστικών προσφορών στο πλαίσιο της ως άνω διαδικασίας και/ή στην παράλειψη υποβολής ανταγωνιστικών προσφορών στην εν λόγω διαδικασία, και
 - γ. η Daimler ζημιώθηκε.
6. **Συνθήκη ΕΟΚ** Οι αρχικοί κανόνες εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ θεσπίζονται στα άρθρα 87, 88 και 89 της Συνθήκης ΕΟΚ.
7. Το άρθρο 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ ορίζει ότι το Συμβούλιο μπορεί να θεσπίζει τους κανονισμούς και τις οδηγίες που απαιτούνται για την υλοποίηση των αρχών που προβλέπονται στα άρθρα 85 και 86.
8. Το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ ορίζει τα εξής:

«Μέχρις ενάρξεως της ισχύος των διατάξεων που θα θεσπισθούν κατ' εφαρμογή του άρθρου 87, οι αρχές των κρατών μελών αποφασίζουν σχετικά με το επιτρεπτό των συμφωνιών, αποφάσεων και περιπτώσεων εναρμονισμένης πρακτικής, καθώς και με την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσποζούσης θέσεως εντός της κοινής αγοράς, σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας τους και με τις διατάξεις των άρθρων 85, ιδίως παράγραφος 3, και 86.»
9. Κατά το άρθρο 89 της Συνθήκης ΕΟΚ, η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να εξετάζει τις περιπτώσεις εικαζομένων παραβάσεων και να λαμβάνει

αιτιολογημένες αποφάσεις όσον αφορά τις παραβάσεις των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ.

10. **Κανονισμός 17** Ο πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ που εκδόθηκε από το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 87 της Συνθήκης ΕΟΚ ήταν ο κανονισμός 17, το 1962³. Το άρθρο 1 του κανονισμού 141 του Συμβουλίου εξαιρούσε τις μεταφορές [σελίδα 6 του πρωτοτύπου] από την εφαρμογή του κανονισμού αριθ. 17⁴. Ως εκ τούτου, σε αυτό το στάδιο, η εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ διεπόταν από τα άρθρα 88 και 89 της Συνθήκης ΕΟΚ.

11. **Κανονισμός 4056/86** Ο κανονισμός 4056/86 του Συμβουλίου θέσπισε λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές⁵. βλ. άρθρο 1, παράγραφος 1. Ο κανονισμός 4056/86 τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1987· βλ. άρθρο 27. Το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86 καθορίζει το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ως ακολούθως:

«Εφαρμόζεται αποκλειστικά στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες, εκτός από τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.» (Η υπογράμμιση δική μου)

12. Ο κανονισμός 4056/86 δεν θέσπισε κανόνες εφαρμογής για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ μη κοινοτικών λιμένων.

13. **Κανονισμός 1/2003** Ο κανονισμός 1/2003⁶ του Συμβουλίου κατήργησε τους κανονισμούς 17 και 141⁷, από την 1η Μαΐου 2004, αντικαθιστώντας τους με ένα νέο καθεστώς για την επιβολή των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ. Όσον αφορά το καθεστώς αυτό:

α. Το κεφάλαιο I του κανονισμού 1/2003 καθορίζει ορισμένες «Αρχές». Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, όλες οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες υπάγονται στο άρθρο 101 ΣΛΕΕ και δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ απαγορεύονται, χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης. Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 1/2003, όλες αυτές οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου

³ ΕΕ ειδ. εκδ. 08/001, σ. 25.

⁴ ΕΕ ειδ. εκδ. 07/001, σ. 30.

⁵ ΕΕ 1986, L 378, σ. 4.

⁶ ΕΕ 2003, L 1, σ. 1.

⁷ Βλ. άρθρο 43 του κανονισμού 1/2003.

101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ δεν απαγορεύονται, χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης.

- β. Το κεφάλαιο II του κανονισμού 1/2003 καθορίζει τις «Αρμοδιότητες» της Επιτροπής και των κρατών μελών για την εφαρμογή των κανόνων της Ένωσης περί ανταγωνισμού. Κατά το άρθρο 4, για τους σκοπούς εφαρμογής των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή διαθέτει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό. Κατά το άρθρο 5, οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών είναι αρμόδιες να εφαρμόζουν τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κατά το άρθρο 6, τα εθνικά δικαστήρια διαθέτουν την αρμοδιότητα να εφαρμόζουν τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ. Όσον αφορά τον ρόλο των εθνικών δικαστηρίων, η αιτιολογική σκέψη 7 αναφέρει τα ακόλουθα:
- [σελίδα 7 του πρωτοτύπου] «Τα εθνικά δικαστήρια επιτελούν καίρια λειτουργία στο πλαίσιο της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού. Προσπίζουν τα δικαιώματα που απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο, εκδικάζοντας τις νομικές διαφορές που ανακύπτουν μεταξύ ιδιωτών, π.χ. επιδικάζοντας αποζημίωση υπέρ εκείνων που έχουν θιγεί από παραβάσεις. Υπό την έννοια αυτή, ο ρόλος των εθνικών δικαστηρίων συμπληρώνει το ρόλο των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών. Επομένως, θα πρέπει να τους παρασχεθεί η εξουσία να εφαρμόζουν πλήρως τα άρθρα [101 και 102 ΣΛΕΕ] 81 και 82 της συνθήκης.» (Η υπογράμμιση δική μου)
- γ. Το κεφάλαιο X του κανονισμού 1/2003 περιέχει ορισμένες «Γενικές Διατάξεις». Σε αυτές περιλαμβάνεται το άρθρο 32 (το οποίο επιγράφεται «Εξαιρέσεις»).
- δ. Το κεφάλαιο XI του κανονισμού 1/2003 περιέχει τις «Μεταβατικές, τροποποιητικές και τελικές διατάξεις». Σε αυτές περιλαμβάνεται το άρθρο 38 (το οποίο επιγράφεται «Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86»), το οποίο εξετάζεται κατωτέρω.
14. Υπό την ισχύουσα μορφή του, το άρθρο 32 του κανονισμού 1/2003 ορίζει τα εξής:
- «Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα ακόλουθα:
- α) διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86·
- β) θαλάσσιες μεταφορές που πραγματοποιούνται αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους μέλους, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86·

- γ) εναέριες μεταφορές μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων και τρίτων χωρών.»
15. Το άρθρο 32 δεν εξαιρεί ρητώς τις λοιπές θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών θαλασσιών μεταφορών μεταξύ λιμένων εκτός της Κοινότητας οι οποίες δεν αποτελούν θαλάσσιες μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού 4056/86. Το άρθρο 32, στοιχείο γ', του κανονισμού 1/2003, καταργήθηκε την ίδια ημέρα που τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός 1/2003.
16. Το άρθρο 38 του κανονισμού 1/2003 προβλέπει τη διαγραφή των δικονομικών διατάξεων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 10 έως 25 του κανονισμού 4056/86 (εξαιρουμένου του άρθρου 13, παράγραφος 3) (οι οποίες αντικαταστάθηκαν από τις νέες διαδικασίες που θεσπίζονται με τον κανονισμό 1/2003) και τροποποίησε ορισμένες από τις λοιπές διατάξεις του κανονισμού 4056/86. Ο κανονισμός 1/2003 δεν τροποποίησε καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο τον κανονισμό 4056/86, του οποίου οι ουσιαστικές διατάξεις παρέμειναν [σελίδα 8 του πρωτοτύπου] σε ισχύ. Αυτές οι ουσιαστικές διατάξεις προβλέπουν, συνοπτικά, τη θέσπιση ορισμένων εξαιρέσεων στις περιπτώσεις συμφωνιών τεχνικού περιεχομένου και τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών (άρθρα 2 έως 7 του κανονισμού 4056/86) και τη ρύθμιση της καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως (άρθρο 8 του κανονισμού 4056/86). Το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής αυτών των ουσιαστικών διατάξεων παρέμεινε το ίδιο με αυτό που καθορίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού 4056/86.
17. **Κανονισμός 1419/2006** Από τις 18 Οκτωβρίου 2006, ο κανονισμός 1419/2006⁸ του Συμβουλίου κατήργησε τον κανονισμό 4056/86⁹ και το άρθρο 32 του κανονισμού 1/2003¹⁰.
18. Για το αιτούν δικαστήριο δεν είναι σαφές αν ο κανονισμός 1/2003, όπως αυτός ισχύει, θέσπιζε κανόνες εφαρμογής για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ λιμένων εκτός της Κοινότητας ή αν οι υπηρεσίες αυτές εξακολουθούσαν να διέπονται από τις μεταβατικές διατάξεις μέχρις ότου το άρθρο 32 του κανονισμού 1/2003 και το άρθρο 1 του κανονισμού 4056/86 καταργήθηκαν από τον κανονισμό 1419/2006.
19. Επίσης, για το αιτούν δικαστήριο δεν είναι σαφές αν τα εθνικά δικαστήρια διαθέτουν την αρμοδιότητα να εφαρμόσουν το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ (υπό την τότε ισχύουσα μορφή του) σε καταστάσεις που έλαβαν χώρα κατά τη χρονική περίοδο ισχύος των μεταβατικών διατάξεων. Τούτο οφείλεται στις αποκλίνουσες αναλύσεις της νομολογίας του Δικαστηρίου της Ένωσης (οι οποίες μνημονεύονται στις σκέψεις 20 έως 22 της παρούσας) που υιοθετήθηκαν από τα

⁸ ΕΕ 2006, L 269, σ. 1.

⁹ Βλ. άρθρο 1 του κανονισμού 1419/2006.

¹⁰ Βλ. άρθρο 2 του κανονισμού 1419/2006.

Ολλανδικά δικαστήρια και τα δικαστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου (με τις αποφάσεις που αναφέρονται στις σκέψεις 24 και 25 της παρούσας).

20. **Υπόθεση 127/73 Belgische Radio en Televisie κατά SV SABAM.** Το Δικαστήριο έκρινε στην υπόθεση 127/73 SABAM (απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 1974) ότι η αρμοδιότητα των εθνικών δικαστηρίων να εφαρμόζουν τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, ιδίως επί διαφορών που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο, απορρέει από το άμεσο αποτέλεσμα των διατάξεων αυτών, οι οποίες δημιουργούν απευθείας δικαιώματα υπέρ των ιδιωτών που τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να προστατεύουν (σκέψεις 15 και 16). Το Δικαστήριο της Ένωσης έκρινε περαιτέρω ότι το άρθρο 9 του κανονισμού 17 δεν αφαιρεί από τα εθνικά δικαιοδοτικά όργανα τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα (σκέψεις 17 έως 20). Όσον αφορά τη σημασία που έχουν για τα εθνικά δικαστήρια οι διαδικασίες ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δυνάμει του κανονισμού 17, το Δικαστήριο εξέτασε το συγκεκριμένο ζήτημα από τη σκοπιά της ασφάλειας δικαίου και έκρινε ως ακολούθως: [σελίδα 9 του πρωτοτύπου]
- α. **Σκέψη 21** «[...] στην περίπτωση που η Επιτροπή κινεί διαδικασία κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του κανονισμού 17, το εν λόγω δικαιοδοτικό όργανο, μπορεί, αν το κρίνει αναγκαίο για λόγους ασφαλείας του δικαίου, να αναστείλει τη διαδικασία αναμένοντας την έκβαση της ενέργειας της Επιτροπής.»
- β. **Σκέψη 22** «Αντιθέτως, θα συνεχίσει γενικώς τη διαδικασία όταν διαπιστώσει είτε ότι η ένδικη συμπεριφορά δεν είναι προφανώς ικανή να ασκήσει αισθητή επιρροή επί του ανταγωνισμού ή επί του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών, είτε ότι δεν υφίσταται αμφιβολία ότι η εν λόγω συμπεριφορά είναι ασυμβίβαστη προς το άρθρο [102 ΣΛΕΕ].»
21. **Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209 έως 213/84 Asjes.** Στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209 έως 213/84 Asjes, το Δικαστήριο της Ένωσης εξέτασε αν το εθνικό δικαστήριο μπορούσε να εφαρμόσει το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ σε εναρμονισμένες πρακτικές τιμολογήσεων σε σχέση με αεροπορικές μεταφορές, για τις οποίες κατά τον κρίσιμο χρόνο δεν υπήρχαν σε ισχύ κανόνες εφαρμογής, σε περιπτώσεις στις οποίες δεν είχε ληφθεί απόφαση δυνάμει των άρθρων 88 ή 89 της Συνθήκης ΕΟΚ όσον αφορά τις πρακτικές αυτές. Το Δικαστήριο έκρινε ως εξής:
- α. **Σκέψη 55** «[...] με τους όρους “αρχές των κρατών μελών”, που αναφέρονται στο άρθρο 88, νοούνται είτε οι διοικητικές αρχές οι οποίες είναι επιφορτισμένες, στα περισσότερα κράτη μέλη, με την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού υπό τον έλεγχο της νομιμότητας τον οποίο ασκούν τα αρμόδια δικαστήρια, είτε, σε άλλα κράτη μέλη, τα δικαστήρια στα οποία έχει ειδικά ανατεθεί η ίδια αποστολή.»

- β. **Σκέψη 60** «Υπό τις περιστάσεις αυτές, θα πρέπει να τεθεί το ερώτημα αν, ελλείψει κανονισμών ή οδηγιών που να έχουν θεσπιστεί από το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 87, το οποίο εφαρμόζεται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα εθνικά δικαστήρια, τα οποία δεν περιλαμβάνονται μεταξύ των αρχών των κρατών μελών στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 88, έχουν παρά ταύτα την εξουσία να βεβαιώνουν, στο πλαίσιο διαφορών, όπως αυτές που αποτελούν το αντικείμενο στις κύριες δίκες, ότι ορισμένη συνεννόηση επί των τιμών μεταξύ αεροπορικών εταιριών αντίκειται στο άρθρο 85, έστω και όταν η συνεννόηση αυτή δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο ούτε αποφάσεως η οποία να έχει ληφθεί από τις αρμόδιες εθνικές αρχές δυνάμει του άρθρου 88, ούτε αποφάσεως της Επιτροπής κατ' εφαρμογή του άρθρου 89, ιδίως παράγραφος 2.»
- γ. **Σκέψη 61** «Υπενθυμίζεται σχετικά ότι, όπως ανέφερε το Δικαστήριο στην απόφαση της 6ης Απριλίου 1962 (Bosch, 13/61, Rec. σ. 91), “τα άρθρα 88 και 89 [σελίδα 10 του πρωτοτύπου] δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσουν πλήρη και ολοσχερή εφαρμογή του άρθρου 85, ούτως ώστε από την ύπαρξη τους και μόνο να μπορεί να συναχθεί ότι το άρθρο 85 έχει παράγει, ήδη από την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης, πλήρη αποτελέσματα”.»
- δ. **Σκέψη 62** «Στην πραγματικότητα, το άρθρο 88 προβλέπει τη λήψη αποφάσεως από τις εθνικές αρχές όσον αφορά το παραδεκτό των συμπράξεων μόνο στην περίπτωση κατά την οποία οι συμπράξεις αυτές έχουν υποβληθεί προς έγκριση από τις αρχές αυτές στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού το οποίο ισχύει στη χώρα τους. Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το άρθρο 89, η Επιτροπή, ενώ έχει εξουσία να βεβαιώνει ενδεχόμενες παραβάσεις των άρθρων 85 και 86, δεν είναι αρμόδια για τη χορήγηση απαλλαγών κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3.»
- ε. **Σκέψη 63** «Υπό τις συνθήκες αυτές, το γεγονός ότι μία σύμπραξη είναι δυνατό να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 δεν αρκεί για να θεωρηθεί άνευ άλλου τινός ότι απαγορεύεται από την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου και ότι είναι, επομένως, αυτοδικαίως άκυρη βάσει της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου.»
- στ. **Σκέψη 64** «Πράγματι, το συμπέρασμα αυτό θα αντέβαινε στη γενική αρχή της ασφαλείας του δικαίου – κανόνος δικαίου ο οποίος, όπως αναγνώρισε το Δικαστήριο με την προαναφερθείσα απόφαση της 6ης Απριλίου, θα πρέπει να τηρείται κατά την εφαρμογή της Συνθήκης – εφόσον θα είχε ως αποτέλεσμα να θεωρούνται απαγορευμένες και αυτοδικαίως άκυρες ορισμένες συμφωνίες ήδη προτού καταστεί δυνατό να διαπιστωθεί κατά πόσο στις συμφωνίες αυτές έχει εφαρμογή το σύνολο του άρθρου 85.»

- ζ. **Σκέψη 65** «Αντιθέτως, θα πρέπει να γίνει δεκτό, όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο με την απόφαση της 6ης Απριλίου 1962, ότι, μέχρι την έναρξη της ισχύος κανονισμού ή οδηγίας εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 κατά την έννοια του άρθρου 87, η απαγόρευση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 85, καθώς και η αυτοδίκαιη ακυρότητα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, ισχύουν μόνο όσον αφορά συμφωνίες και αποφάσεις, τις οποίες οι αρχές των κρατών μελών έχουν κρίνει, βάσει του άρθρου 88, ως εμπίπτουσες στο άρθρο 85, παράγραφος 1, και ως μη δικαιολογούμενες άρση της απαγορεύσεως υπό την έννοια της παραγράφου 3 του ίδιου άρθρου, ή ως προς τις οποίες η Επιτροπή έχει προβεί στη βεβαίωση που προβλέπει το άρθρο 89, παράγραφος 2.»
- η. **Σκέψη 68** «Θα πρέπει να συναχθεί, επομένως, το συμπέρασμα ότι, ελλείψει αποφάσεως η οποία να έχει ληφθεί από τις αρμόδιες εθνικές [σελίδα 11 του πρωτοτύπου] αρχές βάσει του άρθρου 88 και η οποία να διαπιστώνει ότι ορισμένη συνεννόηση επί των τιμών μεταξύ αεροπορικών εταιριών απαγορεύεται από το άρθρο 85, παράγραφος 1, και δεν μπορεί να εξαιρεθεί από την απαγόρευση αυτή κατ' εφαρμογή της παραγράφου 3 του ίδιου άρθρου, ή ελλείψει αποφάσεως η οποία να προέρχεται από την Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 89, παράγραφος 2, και η οποία να περιέχει βεβαίωση περί του ότι η συνεννόηση αυτή συνιστά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, ένα εθνικό δικαστήριο, όπως αυτό που υπέβαλε προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο στο πλαίσιο των υπό κρίση υποθέσεων, δεν μπορεί να προβεί αυτογνομόνως στη διαπίστωση ότι η επίδικη συνεννόηση επί των τιμών είναι ασυμβίβαστη προς το άρθρο 85, παράγραφος 1.»
22. **Υπόθεση 66/86 Ahmed Saeed** Στην υπόθεση 66/86 Ahmed Saeed, το Δικαστήριο της Ένωσης, υιοθετώντας την απόφαση Asjes, έκρινε (στις σκέψεις 20 και 21) ότι συμφωνίες περί του καθορισμού των τιμών όσον αφορά εγχώριες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών και διεθνείς αεροπορικές μεταφορές από και προς κράτη εκτός της Κοινότητας δεν μπορούν να θεωρηθούν αυτοδικαίως άκυρες δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ καθόσον εξακολουθούν να διέπονται από τα άρθρα 88 και 89 της Συνθήκης, δεδομένου ότι σε αυτό το στάδιο δεν είχαν θεσπιστεί κανόνες εφαρμογής δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ. Αντιθέτως, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ τυγχάνει πλήρους εφαρμογής στις υπηρεσίες αυτές χωρίς να απαιτείται η θέσπιση κανόνων εφαρμογής:
- α. **Σκέψη 32** «[...] η συνέχιση εφαρμογής των μεταβατικών κανόνων των άρθρων 88 και 89 δικαιολογείται αποκλειστικώς από το γεγονός ότι οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 85, παράγραφος 1, μπορούν να εξαιρεθούν βάσει της παραγράφου 3 του εν λόγω άρθρου και ότι με τις επιλογές των αρμοδίων οργάνων, δυνάμει των κανόνων εφαρμογής που θεσπίστηκαν βάσει του άρθρου 87, να χορηγούν ή μη τέτοιες απαλλαγές, χαράσσεται η πολιτική

περί ανταγωνισμού. Αντιθέτως, σε περίπτωση κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης δεν είναι δυνατή η χορήγηση καμιάς απαλλαγής, με οποιοδήποτε τρόπο η Συνθήκη απλώς απαγορεύει την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, εναπόκειται δε, κατά περίπτωση, στις αρμόδιες εθνικές αρχές ή στην Επιτροπή, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, να συνάγουν από την απαγόρευση αυτή τις συνέπειες.»

β. **Σκέψη 33** «Επιβάλλεται, συνεπώς, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η απαγόρευση του άρθρου 86 της Συνθήκης έχει πλήρη εφαρμογή σε ολόκληρο τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.»

23. **Εθνική αρχή στο Ηνωμένο Βασίλειο** Η έννομη τάξη του Ηνωμένου Βασιλείου ¹¹ είχε αναθέσει την υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ στον Υπουργό [σελίδα 12 του πρωτοτύπου] Εξωτερικών, ο οποίος ενεργούσε από κοινού με τον πρώην Γενικό Διευθυντή Εμπορίου και την πρώην Επιτροπή Μονοπωλίων και Συγχωνεύσεων.
24. **Δικαστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου** Στην υπόθεση *La Gaitana Farms SA κ.λπ. κατά British Airways plc* ¹², τα δικαστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου (δικαστής Rose) έκριναν, σε πρώτο βαθμό, η δε απόφασή τους επικυρώθηκε από το Εφετείο, στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ ιδιωτών όσον αφορά υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, όπου ζητείτο η καταβολή αποζημίωσης λόγω παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ/ΕΟΧ, ότι τα εθνικά δικαστήρια δεν έχουν την αρμοδιότητα να εφαρμόζουν τους συγκεκριμένους κανόνες σε συμπεριφορές οι οποίες έλαβαν χώρα κατά την περίοδο ισχύος των μεταβατικών διατάξεων, εκτός αν, και μέχρις ότου, είτε η εθνική αρχή ανταγωνισμού είτε η Επιτροπή αποφασίσουν ότι υπήρξε παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ.
25. **Ολλανδικά δικαστήρια** Με την απόφαση που εκδόθηκε στις 18 Σεπτεμβρίου 2019, στην υπόθεση *Stichting Cartel Compensation κατά KLM NV κ.λπ.* και αφορούσε διαφορά παρόμοια με την επίδικη στην υπόθεση *La Gaitana*, το πρωτοδικείο του Άμστερνταμ έκρινε πρωτοδίκως ότι είναι αρμόδιο να εφαρμόσει το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ σε τέτοιου είδους συμπεριφορές που λαμβάνουν χώρα κατά τη χρονική περίοδο που διέπεται από τις μεταβατικές διατάξεις. Δεδομένων των διαφορετικών συμπερασμάτων στα οποία κατέληξαν τα δικαστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου στην υπόθεση *La Gaitana*, το πρωτοδικείο του Άμστερνταμ αποφάσισε να ζητήσει την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως από το Δικαστήριο της Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Το προδικαστικό ερώτημα του πρωτοδικείου του Άμστερνταμ δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα (καίτοι φέρεται να έχει πρωτοκολληθεί στη Γραμματεία με αριθμό υποθέσεως C-819/19). Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο έλαβε γνώση ενός

¹¹ Κανονιστική πράξη επιβολής του κοινοτικού δικαίου περί ανταγωνισμού (άρθρα 88 και 89) του 1996, SI 1996/2199· κανονιστική πράξη επιβολής του κοινοτικού δικαίου περί ανταγωνισμού (άρθρα 84 και 85) του 2001, SI 2001/2916· κανονιστική πράξη επιβολής του κοινοτικού δικαίου περί ανταγωνισμού (άρθρα 84 και 85) του 2007, SI 2007/1846.

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

αντιγράφου της επίσημης μεταφράσεως της αποφάσεως του πρωτοδικείου του Άμστερνταμ, κατά το οποίο το προδικαστικό ερώτημα έχει ως ακολούθως:

«Είναι τα εθνικά δικαστήρια αρμόδια να εφαρμόζουν σε ένδικη διαφορά μεταξύ ζημιωθέντων (εν προκειμένω των ναυλωτών, αγοραστών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών φορτίου) και αεροπορικών εταιριών –είτε λόγω του άμεσου αποτελέσματος του άρθρου 101 ΣΛΕΕ ή, εν πάση περιπτώσει, του άρθρου 53 της Συνθήκης ΕΟΚ, είτε λόγω του (άμεσου αποτελέσματος) του άρθρου 6 του κανονισμού 1/2003¹³– το άρθρο 101 ΣΛΕΕ ή, εν πάση περιπτώσει, το άρθρο 53 της Συνθήκης ΕΟΚ επί συμφωνιών ή εναρμονισμένων πρακτικών των αεροπορικών εταιριών αναφορικά με υπηρεσίες μεταφορών φορτίου στις πραγματοποιηθείσες πριν από την 1η Μαΐου 2004 πτήσεις μεταξύ αερολιμένων εντός της ΕΕ [σελίδα 13 του πρωτοτύπου] και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ ή στις πραγματοποιηθείσες πριν από την 19η Μαΐου 2005 πτήσεις μεταξύ Ισλανδίας, Λιχτενστάιν και Νορβηγίας και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ ή στις πραγματοποιηθείσες πριν από την 1η Ιουνίου 2002 πτήσεις μεταξύ αερολιμένων εντός της ΕΕ και της Ελβετίας, ακόμη και αν πρόκειται για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ίσχυε το μεταβατικό καθεστώς των άρθρων 104 και 105 ΣΛΕΕ, ή μήπως το μεταβατικό καθεστώς αποκλείει κάτι τέτοιο; »

26. **Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως** Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, το αιτούν δικαστήριο αποφάσισε να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Συγκεκριμένα:

α. Το ζήτημα που υποβλήθηκε για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως από το πρωτοδικείο του Άμστερνταμ στην υπόθεση *Stichting*, ως προς το κατά πόσον τα εθνικά δικαστήρια δύνανται να εφαρμόσουν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ (και των προδρόμων του) ή το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά περιόδους κατά τις οποίες ίσχυε το μεταβατικό καθεστώς, πρέπει επίσης να κριθεί προκειμένου το αιτούν δικαστήριο να αποφανθεί στην υπό κρίση διαδικασία. Στη δίκη που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, το συγκεκριμένο ζήτημα αφορά τις θαλάσσιες και όχι τις εναέριες μεταφορές.

β. Θα ήταν ευκαταίοι οι διάδικοι στην παρούσα δίκη, οι οποίοι ενδέχεται να έχουν διαφορετικές απόψεις από αυτές των διαδίκων στην υπόθεση *Stichting*, να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους στο Δικαστήριο της Ένωσης επί του συγκεκριμένου ζητήματος.

γ. Είναι πιθανό η αγωγή που εκκρεμεί ενώπιον του πρωτοδικείου του Άμστερνταμ να διευθετηθεί μέσω διακανονισμού μεταξύ των μερών και να αποσυρθεί πριν από την έκδοση της αποφάσεως του Δικαστηρίου της

¹³ Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1).

Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή, αν δεν υπάρχει η παρούσα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, το αιτούν δικαστήριο δεν θα έχει το πλεονέκτημα της απαντήσεως στο ερώτημά του από το Δικαστήριο της Ένωσης.

δ. Στην παρούσα δίκη ανέκυψε ένα πρόσθετο ζήτημα, το οποίο δεν συντρέχει στην υπόθεση Stichting, ήτοι το κατά πόσον ο κανονισμός 1/2003, ως ισχύει, είχε ως αποτέλεσμα τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ μη κοινοτικών λιμένων ή εάν οι υπηρεσίες αυτές εξακολουθούν να διέπονται από το μεταβατικό καθεστώς.

27. Θα ήταν επίσης ευκατὰ η συνεκδίκαση της παρούσας αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου με την προαναφερθείσα προδικαστική παραπομπή του πρωτοδικείου του Άμστερνταμ, δεδομένου ότι υπάρχει ουσιώδης αλληλεπικάλυψη των επιχειρημάτων και των ζητημάτων που αφορούν το χρονικό διάστημα πριν από την 1η Μαΐου 2004.
28. Σε αυτή τη βάση, το παρόν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να απαντήσει στα ακόλουθα ερωτήματα δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ:

[σελίδα 14 του πρωτοτύπου] «Είναι τα εθνικά δικαστήρια αρμόδια να αποφαινούνται επί αξιώσεων αποζημιώσεως δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ όταν η εξεταζόμενη συμπεριφορά αφορά την παροχή υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών αποκλειστικά μεταξύ λιμένων εκτός της ΕΟΚ/ΕΚ κατά τη χρονική περίοδο πριν από την 1η Μαΐου 2004 και το εθνικό δικαστήριο δεν αποτελούσε την αρμόδια αρχή στο οικείο κράτος μέλος κατά την έννοια του άρθρου 88 της Συνθήκης ΕΟΚ/84 της Συνθήκης ΕΚ;

2. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, είναι τα εθνικά δικαστήρια αρμόδια να αποφαινούνται επί αξιώσεων που αφορούν την παροχή υπηρεσιών διεθνών θαλασσιών μεταφορών αποκλειστικά μεταξύ λιμένων κρατών που δεν αποτελούν μέλη της ΕΟΚ/ΕΚ κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ της 1ης Μαΐου 2004 και της 18ης Οκτωβρίου 2006;».