

Kohtuasi C-2/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

6. jaanuar 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (kõrge kohus (Inglismaa ja Wales), kuninglik osakond (kaubanduskolleegium), Ühendkuningriik)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

16. detsember 2019

Hageja:

Daimler AG

Kostjad:

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

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

[...] [liikmesriigi kohtu koosseis]

16. detsember 2019

KOHTUASJAS, MILLE POOLED ON:

DAIMLER AG

hageja

-ja-

[...]

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) COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

13) „K“ LINE EUROPE LIMITED

kostjad

[...] [liikmesriigi menetlus]

[lk 2] MÄÄRAB:

1. Kohus taotleb Euroopa Liidu Kohtult ELTL artikli 267 alusel eelotsust käesoleva kohtumääruse lisas sõnastatud küsimustes.
2. [...] [otsus kohtukulude kohta]

3. [...].
4. [...]. [riigisisene menetlus]

[...]

[lk 3] EELOTSUSETAOTLUSE LISA

1 **Komisjoni otsus.** Euroopa Komisjon võttis 21. veebruaril 2018 vastu otsuse sõidukite meretranspordi kohta.¹ Selles otsuses leiti, et mitu ettevõtjat on rikkunud ELTL artikli 101 lõiget 1 ja EMP lepingu artikli 53 lõiget 1, osaledes ühes ja pidevas rikkumises, mis seisnes hindade kooskõlastamises ja omavahel klientide jagamises seoses uute mootorsõidukite (sõiduautod, veokid ning kõrged ja rasked sõidukid) avamereveo teenuse osutamisega ro-ro tüüpi laevadel alates 18. oktoobrist 2006 kuni 6. septembrini 2012 eri marsruutidel, mis algasid või lõppesid Euroopa Majanduspiirkonnas.²

2. Otsuses käsitletava tegevuse laadi kohta on põhjendustes 29–33 märgitud:

„(29) Seoses avamerevedudega Euroopa Majanduspiirkonda ja sealt välja osalesid pooled eri ulatuses tegevuses, mille eesmärk oli i) kooskõlastada omavahel teatavate pakkumuste hindu, ii) jagada omavahel teatavate klientide tellimused ja iii) vähendada võimsust, kooskõlastades omavahel laevade lammutamist.

(30) Tegutsemisel järgiti nn vastastikuse austuse põhimõtet. Selle põhimõtte kohaselt pidi uute mootorsõidukite vedu seoses juba olemas olevate tellimustega teatavatel marsruutidel teatavatele klientidele jätkuma sellega tavapäraselt tegelnud (turgu valitseva) ettevõtja tegevusena.

(31) Tõenditest nähtub, et pooled osalesid varieeruva intensiivsusega järgmistes tegevustes:

4.1.1. Vastastikuse austuse põhimõte

(32) Pooled juhendusid oma tegevuses vastastikuse austuse põhimõttest. Mõnesid ettevõtjaid peeti teatavate marsruutide ja/või klientide suhtes turgu valitsevateks ettevõtjateks. Selleks et [lk 4] säilitada turul senine olukord, pidid veoettevõtjad austama turgu valitseva ettevõtja majandustegevust kas tehes pakkumuse turgu valitseva ettevõtja hindadest kallima hinnaga või loobudes pakkumuse tegemisest. Samuti hõlmas see tegevus üksikuid ja üldisi hinnapakumuste taotlusi (või pakkumusi), mida esitasid teavad sõidukitootjad. Vastutasuks said teised veoettevõtjad olla üldjuhul kindlad, et nende päralt jäävad teised konkreetset marsruudid või kliendid, mille või

¹ Komisjoni otsus, juhtum AT.40009 – Sõidukite meretransport, C(2018) 983 final.

² Vt otsuse artikkel 1.

kelle suhtes on nemad turgu valitsevad ettevõtjad. Mõnel juhul järgisid veoettevõtjad vastastikuse austuse põhimõtet vaid selleks, et võimalikke omavahelisi lahkkelisi ära hoida.

(33) Asjassepuutuv transport sissetuleval suunal oli seotud näiteks teatavate saadetistega Aasiast, Lõuna-Aafrikast ja Ameerikast EMPsse. Asjassepuutuv transport väljuval suunal oli seotud näiteks teatavate saadetistega EMPst Aasiasse, Okeaniasse, Lõuna-Aafrikasse ja Ameerikasse.“

3. Otsuses käsitletud tegevuse geograafilise ulatuse kohta oli märgitud:

a. põhjenduses 4:

„Otsuses on käsitletud sõidukite avameretranspordi teenuseid, mis algasid või lõppesid Euroopa Majanduspiirkonnas.“

b. Samuti oli põhjenduses 41 märgitud:

„Käsitletava tegevuse geograafiline ulatus hõlmas vähemalt saadetisi EMPsse ja sealt välja (edaspidi „sisse tulnud“ ja „välja läinud“ saadetised)“.

4. Otsuse ajalise ulatuse ja konkreetselt käsitletava tegevuse arvatava alguskuupäeva kohta oli põhjenduses 42 märgitud:

„Konkurentsioiguse rakenduseeskirjad on kohaldatavad kõikide mereveoteenuste, sealhulgas *kabotaaži* ja rahvusvaheliste trampteenuste suhtes alates sellest, kui jõustus nõukogu 25. septembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1419/2006, millega tunnistati alates 18. oktoobrist 2006 kehtetuks määrus (EMÜ) nr 4056/86. See on varaseim kuupäev, millest alates komisjon võib teostada oma pädevust poolte karistamisel nende tegevuse eest. Selleks, et kajastada seda pädevuse muudatust, ja käesoleva otsuse kohaldamisel eeldatakse, et kõikide poolte puhul **peeti seda tegevust alanuks** 18. oktoobril 2006.“ (Eelotsusetaotluse esitanud kohtu rõhuasetused.)

5. **[lk 5] Riigisisene menetlus.** Eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses olev hagi sisaldab väidet, et kostjad rikkusid ajavahemikus 1997. aastast (12. kostja, Compañía Sudamericana de Vapores SA osas alates 2000. aastast) kuni 17. oktoobrini 2006 ELTL artikli 101 lõiget 1 (enne EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõige 1/EÜ artikli 81 lõige 1) ja EMP lepingu artiklit 53 seoses mootorsõidukite rahvusvahelise avamereveo teenuste osutamise ro-ro tüüpi laevade pardal marsruutidel kogu maailmas, sealhulgas EMÜ-väliste/EÜ-väliste/EMP-väliste sadamate vahel. Daimler AG väidab artikli 101 lõike 1 alusel seoses mootorsõidukite avamereveo teenustega ro-ro tüüpi laevadel väljaspool liitu ja EMPd asuvate sadamate vahel, et:

- a. ta korraldas Saksamaal keskseid pakkumismenetlusi mereveoteenuste hankimiseks ja sõlmis raamlepinguid, mille kohaselt neid teenuseid osutati;
 - b. nendes menetlustes tegutseti ebaseaduslikult konkurentsivõimetute pakkumiste esitamise ja/või konkurentsivõimeliste pakkumuste esitamisest loobumise kaudu; ja
 - c. Daimler kandis kahju.
6. **EMÜ asutamisleping.** Esimesed EMÜ asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamise eeskirjad olid sätestatud EMÜ asutamislepingu artiklites 87, 88 ja 89.
 7. Artikli 87 lõikes 1 oli ette nähtud, et nõukogu võtab vastu asjakohased määrused või direktiivid, et rakendada artiklites 85 ja 86 sätestatud põhimõtted.
 8. EMÜ asutamislepingu artiklis 88 oli sätestatud:

„Kuni artikli 87 alusel vastuvõetud sätete jõustumiseni otsustavad liikmesriikide ametiasutused kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse lubatavuse ning ühisturus turgu valitseva seisundi kuritarvitamise üle oma riigi õigusaktidest ning artikli 85, eelkõige selle lõike 3, ja artikli 86 sätetest lähtudes.“
 9. EMÜ artikli 89 kohaselt oli komisjon pädev uurima EMÜ asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rikkumise juhtumeid ja tegema nende suhtes põhjendatud otsuseid.
 10. **Määrus nr 17.** Esimene määrus, mille nõukogu EMÜ asutamislepingu artikli 87 alusel EMÜ asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamiseks vastu võttis, oli 1962. aastal määrus nr 17.³ Nõukogu määruse nr 141⁴ artikliga 1 arvati transport [lk 6] määruse nr 17 kohaldamisalast välja. Sellel etapil reguleerisid EMÜ asutamislepingu artiklite 85 ja 86 kohaldamist merendussektoris seega EMÜ asutamislepingu artiklid 88 ja 89.
 11. **Määrus nr 4056/86.** Nõukogu määrusega nr 4056/86 nähti ette üksikasjalikud eeskirjad asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamiseks meretranspordis;⁵ vt artikli 1 lõige 1. Määrus nr 4056/86 jõustus 1. juulil 1987; vt artikkel 27. Määruse nr 4056/86 artikli 1 lõikes 2 määratleti selle määruse sisu ja reguleerimisala järgmiselt:

³ EÜT 13, 21.2.1962, lk 204; ELT eriväljaanne 08/01, lk 3.

⁴ EÜT 124, 28.11.1962, lk 2751.

⁵ EÜT 1986, L 378, lk 4; ELT eriväljaanne 07/01, lk 241.

„Seda kohaldatakse üksnes ühenduse ühe või mitme sadamaga seotud rahvusvahelise meretranspordi teenuste suhtes, välja arvatud trampteenused.“ (Eelotsusetaotluse esitanud kohtu rõhuasetus.)

12. Määrusega nr 4056/86 ei kehtestatud rakenduseeskirju seoses rahvusvaheliste mereveoteenusete osutamisega ühenduseväliste sadamate vahel.
13. **Määrus nr 1/2003.** Nõukogu määrusega nr 1/2003⁶ tunnistati alates 1. maist 2004 kehtetuks määrused nr 17 ja 141,⁷ asendades need uue ELTL artiklite 101 ja 102 rakendamise korraga. Seoses selle korraga:
- a. Määruse nr 1/2003 I peatükis on sätestatud teatavad „Põhimõtted“. Artikli 1 lõike 1 kohaselt on keelatud ELTL artikli 101 kohaldamisalasse kuuluvad kokkulepped, otsused ja kooskõlastatud tegevus, mis ei vasta ELTL artikli 101 lõike 3 tingimustele, ja selle kohta ei ole vaja eelnevat otsust. Määruse nr 1/2003 artikli 1 lõike 2 kohaselt ei ole keelatud niisugused kokkulepped, otsused ja kooskõlastatud tegevus, mis vastavad ELTL artikli 101 lõike 3 tingimustele, ja selle kohta ei ole vaja eelnevat otsust.
 - b. Määruse nr 1/2003 II peatükis on ette nähtud komisjoni ja liikmesriikide „Volitused“ liidu konkurentsieeskirjade kohaldamisel. Artikli 4 kohaselt on komisjonil ELTL artiklite 101 ja 102 kohaldamisel selles määruses sätestatud volitused. Artikli 5 kohaselt on liikmesriikide konkurentsiasutustel ELTL artiklite 101 ja 102 kohaldamise õigus üksikjuhtudel. Artikli 6 kohaselt on riigisisestel kohtutel õigus kohaldada ELTL artikleid 101 ja 102. Riigisiseste kohtute funktsiooni kohta on põhjenduses 7 märgitud:

[lk 7] „Siseriiklikel kohtutel on oluline roll ühenduse konkurentsieeskirjade kohaldamisel. Üksikisikute vaheliste vaidluste lahendamisel kaitsevad nad ühenduse õigusest tulenevaid subjektiivseid õigusi, näiteks määrates kahjutasu rikkumise tõttu kahju kannatanud isikutele. Siseriiklike kohtute ülesanne on täiendada liikmesriikide konkurentsiasutuste tegevust. Seepärast peaks neil olema õigus kohaldada [ELTL artikleid 101 ja 102] täies ulatuses.“ (Eelotsusetaotluse esitanud kohtu rõhuasetus.)
 - c. Määruse nr 1/2003 X peatükk sisaldab teatavaid „Üldsätteid“. Nende hulka kuulub artikkel 32 („Erandid“).

⁶ EÜT 2003, L 1, lk 1; ELT eriväljaanne 08/02, lk 205.

⁷ Vt määruse nr 1/2003 artikkel 43.

- d. Määruse nr 1/2003 XI peatükk sisaldab „Ülemineku-, muutmis- ja lõppsätteid“. Nende hulka kuulub artikkel 38 („Määruse (EMÜ) nr 4056/86 muutmise“), mille kohta vt käesolevas lisas edaspidi.
14. Määruse nr 1/2003 artikkel 32 oli vastuvõtmise ajal sõnastatud järgmiselt:
- „Käesolevat artiklit ei kohaldata:
- a) määruse (EMÜ) nr 4056/86 artikli 1 lõike 3 punktis a määratletud rahvusvaheliste trampteenuste suhtes;
 - b) mereveoteenuse suhtes, mis toimub ainult ühe liikmesriigi sadamate vahel, nagu on ette nähtud määruse (EMÜ) nr 4056/86 artikli 1 lõikes 2;
 - c) ühenduse lennujaamade ja kolmandate riikide vahelise õhustranspordi suhtes.“
15. Artiklis 32 ei ole selle artikli kohaldamisalast sõnaselgelt välja jäetud teisi mereveoteenuseid, sealhulgas niisuguseid rahvusvahelisi mereveoteenuseid ühenduseväliste sadamate vahel, mis ei ole trampteenused määruse nr 4056/86 artikli 1 lõike 3 punkti a tähenduses. Määruse nr 1/2003 artikli 32 punkt c tunnistati kehtetuks alates samast päevast, mil määrus nr 1/2003 jõustus.
16. Määruse nr 1/2003 artikliga 38 tunnistati kehtetuks menetlussätted määruse nr 4056/86 artiklites 10–25 (välja arvatud artikli 13 lõige 3) (need asendati uute, määruses nr 1/2003 ette nähtud menetluste korraga) ning muudeti teatavaid teisi määruse nr 4056/86 sätteid. Muus osas määrusega nr 1/2003 määrust nr 4056/86 ei muudetud ning viimati nimetatud määruse materiaalõiguslikud sätted jäid [lk 8] kehtima. Kokkuvõttes käsitlevad need materiaalõiguse sätted teatavaid erandeid tehniliste kokkulepete ja liinilaevanduskonverentside kohta (määruse nr 4056/86 artiklid 2–7) ning turgu valitseva seisundi kuritarvitamist (määruse nr 4056/86 artikkel 8). Nende materiaalõiguse sätete esemeline kohaldamisala jäi selliseks, nagu oli ette nähtud määruse nr 4056/86 artiklis 1.
17. **Määrus nr 1419/2006.** Nõukogu määrusega nr 1419/2006⁸ tunnistati alates 18. oktoobrist 2006 kehtetuks määrus nr 4056/86⁹ ja määruse nr 1/2003 artikkel 32.¹⁰
18. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu jaoks ei ole selge, kas määrusega nr 1/2003 selle algses redaktsioonis kehtestati eeskirjad rahvusvaheliste mereveoteenuste kohta ühenduseväliste sadamate vahel või kas nende teenuste suhtes jäid kehtima

⁸ ELT 2006, L 269, lk 1.

⁹ Vt määruse nr 1419/2006 artikkel 1.

¹⁰ Vt määruse nr 1419/2006 artikkel 2.

üleminekusätteid, kuni määruse nr 1/2003 artikkel 32 ja määruse nr 4056/86 artikkel 1 määrusega nr 1419/2006 kehtetuks tunnistati.

19. Samuti ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtu jaoks selge, kas liikmesriigi kohtud on pädevad kohaldama (tollast) EMÜ asutamislepingu artiklit 85 tegevuse suhtes, mis pandi toime ajal, mille suhtes kehtisid üleminekusätteid – kui võtta arvesse, et Euroopa Kohtu (käesoleva lisa punktides 20–22 viidatud) praktika analüüsid Inglismaa ja Madalmaade kohtutes on olnud lahknevad (otsustes, millele on viidatud käesoleva lisa punktides 24 ja 25).
20. **Kohtuotsus 127/73: Belgische Radio en Televisie vs. SV SABAM.** Euroopa Kohus märkis 30. jaanuari 1974. aasta kohtuotsuses SABAM, 127/73, et riigisiseste kohtute pädevus kohaldada EMÜ asutamislepingu artikleid 85 ja 86, eriti eraõiguslikes vaidlustes, tuleneb nende sätete vahetust õigusmõjust, millest tekivad isikutele otsesed õigused, mida riigisisest kohtud peavad kaitsma (punktid 15–16). Samuti märkis Euroopa Kohus, et määruse nr 17 artikkel 9 ei jäta riigisisest kohtuid sellest pädevusest ilma (punktid 17–20). Määruses nr 17 ette nähtud Euroopa Komisjoni menetluse olulisust riigisiseste kohtute jaoks hindas Euroopa Kohus õiguskindluse perspektiivist järgmiselt: **[lk 9]**
 - a. **Punkt 21** „[...] kui komisjon algatab menetluse määruse nr 17 artiklit 3 kohaldades, võib see kohus, kui ta peab seda õiguskindluse huvides vajalikuks, peatada oma menetluse kuni komisjoni menetluse tulemuse selgumiseni“.
 - b. **Punkt 22** „Teisest küljest peaks liikmesriigi kohus üldiselt laskma oma menetlusel jätkuda, kui ta asub seisukohale, et vaidlusalune tegevus ilmselgelt ei saa avaldada konkurentsile ega liikmesriikidevahelisele kaubandusele märkimisväärset mõju või et selle tegevuse vastuolu [ELTL artikliga 102] on väljaspool kahtlust“.
21. **Otsus liidetud kohtuasjades 209/84–213/84: Asjes.** Liidetud kohtuasjades 209/84–213/84: Asjes kaalus Euroopa Kohus, kas liikmesriigi kohus saab kohaldada EMÜ asutamislepingu artiklit 85 kooskõlastatud tariifipraktika suhtes seoses lennuveoteenustega, mille suhtes tollal rakenduseeskirju ei kehtinud, olukorras, kus selle praktika suhtes ei olnud tehtud ühtegi otsust EMÜ asutamislepingu artikli 88 või 89 alusel. Euroopa Kohus märkis:
 - a. **Punkt 55** „[...] artiklis 88 kasutatud mõiste „liikmesriikide ametiasutused“ viitab kas haldusasutustele, kellele on enamikus liikmesriikides usaldatud ülesanne kohaldada riigisisest konkurentsialaseid õigusakte, kui pädevad kohtud ei ole neid õigusvastaseks tunnistanud, või kohtutele, kellele on teistes liikmesriikides see ülesanne erikorras usaldatud.“
 - b. **Punkt 60** „Seetõttu tekib küsimus, kas juhul, kui nõukogu ei ole artikli 87 alusel vastu võtnud lennuvedude suhtes kohaldatavaid määrusi ega direktiive, on liikmesriigi kohus, kes ei kuulu artiklis 88

viidatud liikmesriikide ametiasutuste hulka, siiski pädev sellises menetluses nagu põhikohtuasjas otsustama, et lennuettevõtjate vahel kooskõlastatud tariifipraktika on artikliga 85 vastuolus, kuigi selle kooskõlastatud praktika kohta ei ole teinud ühtegi otsust liikmesriigi pädevad ametiasutused vastavalt artiklile 88 ega komisjon vastavalt artiklile 89, sealhulgas eeskätt artikli 89 lõikele 2.“

- c. **Punkt 61** „Ei tohi unustada, et nagu Euroopa Kohus [kohtuasjas 13/61: Bosch vs. Van Rijn] märkis, „ei ole artiklid 88 ja 89 siiski [lk 10] niisugused, mis tagaksid artikli 85 täieliku ja järjepideva kohaldamise nii, et pelgalt nende olemasolu lubaks eeldada, et artikkel 85 toimis täielikult alates asutamislepingu jõustumiskuupäevast“.
- d. **Punkt 62** „Tegelikult on artiklis 88 silmas peetud liikmesriikide ametiasutuse otsust kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse lubatavuse kohta üksnes siis, kui küsitakse nende asutuste sellekohast nõusolekut asjaomase riigi konkurentsialaste õigusaktide kohaldamisalas. Artikli 89 kohaselt on komisjon pädev sedastama iga artiklite 85 ja 86 rikkumise, kuid tal ei ole pädevust kuulutada artikli 85 lõige 1 kohaldamatuks artikli 85 lõike 3 tähenduses.“
- e. **Punkt 63** „Nendel asjaoludel ei piisa kokkulepe, otsuse või kooskõlastatud tegevuse võimalikust kuulumisest artikli 85 kohaldamisalasse selleks, et lugeda see kohe artikli 85 lõikega 1 keelatuks ja seega lõike 2 kohaselt automaatselt tühiseks.“
- f. **Punkt 64** „Selline järeldus oleks vastuolus õiguskindluse üldpõhimõttega, mis, nagu Euroopa Kohus [kohtuasjas 13/61: Bosch vs. Van Rijn] märkis, on õigusreegel, mille eest tuleb asutamislepingute kohaldamisel hea seista, sest see keelaks ja muudaks automaatselt tühiseks teatavad kokkulepped veel enne, kui on võimalik kindlaks teha, kas artikkel 85 tervikuna on nende kokkulepete suhtes kohaldatav.“
- g. **Punkt 65** „Tuleb siiski tõdeda, et nagu Euroopa Kohus [kohtuasjas 13/61: Bosch vs. Van Rijn] märkis, on kokkulepped ja otsused kuni artikleid 85 ja 86 artikli 87 tähenduses rakendava määruse või direktiivi jõustumiseni artikli 85 lõike 1 kohaselt keelatud ja lõike 2 kohaselt automaatselt tühised vaid niivõrd, kui liikmesriikide ametiasutused on artikli 88 alusel otsustanud, et need kuuluvad artikli 85 lõike 1 kohaldamisalasse ega kvalifitseeru artikli 85 lõikes 3 sätestatud erandi kohaldamiseks, või niivõrd, kui komisjon on artikli 89 lõike 2 alusel sedastanud rikkumise.“
- h. **Punkt 68** „Seetõttu tuleb järeldada, et kui liikmesriigi pädevad [lk 11] ametiasutused ei ole teinud artikli 88 alusel otsust, et teatav

lennuettevõtjate kooskõlastatud tegevus tariifide määramisel on artikli 85 lõike 1 kohaselt keelatud ja seda ei saa artikli 85 lõike 3 kohaselt selle keelu kohaldamisalast välja arvata, ning kui komisjon ei ole oma otsuses artikli 89 lõike 2 kohaselt sedastanud, et see kooskõlastatud tegevus kujutab endast artikli 85 lõike 1 rikkumist, ei ole liikmesriigi kohus, nagu see, kes taotleb käesolevates asjades eelotsust Euroopa Kohtult, pädev tuvastama, et kõnealune kooskõlastatud tegevus on artikli 85 lõikega 1 kooskõlas.“

22. **Kohtuotsus 66/86: Ahmed Saeed.** Kohtuotsust Asjes järgides märkis Euroopa Kohus kohtuotsuses 66/86: Ahmed Saeed (kohtuotsuse punktides 20–21), et riigisiseste lennuveoteenuste ning ühendusevälistes riikides lõppevate või algavate rahvusvaheliste lennuvedude tariifide kindlaksmääramise kokkulepped ei pea olema EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõike 2 kohaselt automaatselt tühised põhjusel, et nende suhtes kehtivad jätkuvalt EMÜ asutamislepingu artiklid 88 ja 89, kui selliste teenuste suhtes ei ole EMÜ asutamislepingu artikli 85 alusel seni rakenduseeskirju vastu võetud. Euroopa Kohus märkis, et EMÜ asutamislepingu artikkel 86 seevastu on nende teenuste suhtes täielikult kohaldatav, ilma et rakenduseeskirju vaja oleks:
- a. **Punkt 32** „[...] artiklites 88 ja 89 sätestatud üleminekueeskirjade jätkuv kohaldamine on põhjendatav vaid sellega, et artikli 85 lõike 1 kohaldamisalasse kuuluvad kokkulepped, otsused ja kooskõlastatud tegevus võivad kvalifitseeruda artikli 85 lõikes 3 sätestatud erandi kohaldamiseks ning et selliste institutsioonide otsuste kaudu, kellele on antud artikli 87 kohaselt vastu võetud rakenduseeskirjade alusel pädevus seda erandit võimaldada või võimaldamata jätta, kujunebki konkurentsipoliitika. Seevastu ei tohi kuidagi võimaldada ühtegi erandit turgu valitseva seisundi kuritarvitamise suhtes; selle kuritarvitamine on asutamislepinguga lihtsalt keelatud ning olenevalt olukorrast kas liikmesriigi pädevad ametiasutused või komisjon peavad oma volituste piires tegutsema selle keeluga kooskõlas.“
 - b. **Punkt 33** „Seepärast tuleb järeldada, et asutamislepingu artiklis 86 sätestatud keeld on täielikult kohaldatav kogu lennutranspordi sektori suhtes.“
23. **Ühendkuningriigi ametiasutus.** Ühendkuningriigi õiguses¹¹ usaldati EÜ artiklist 88 tulenev ülesanne Secretary of [Ik 12] State'ile (asjaomane minister) koostegEVuses endise Director General of Fair Trading'iga (ausa kaubanduse

¹¹ EÜ konkurentsioiguse (artiklid 88 ja 89) 1996. aasta rakendusmäärus (EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996), SI 1996/2199; EÜ konkurentsioiguse (artiklid 84 ja 85) 2001. aasta rakendusmäärus (EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001), SI 2001/2916; EÜ konkurentsioiguse (artiklid 84 ja 85) 2007. aasta rakendusmäärus (kehtetuks tunnistamine) (EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007), SI 2007/1846.

ameti peadirektor) ja endise Monopolies and Mergers Commission'iga (äriühingute ühinemise ja monopolide komisjon).

24. **Inglismaa kohtud.** Kohtuasjas *La Gaitana Farms SA jt vs. British Airways plc*¹² järeldasid Inglismaa kohtud (esimeses astmes kohtunik Rose, kelle seisukoha jättis muutmata Court of Appeal (apellatsioonikohus, Ühendkuningriik)) seoses eraõiguslike isikute vahelise vaidlusega lennuveoteenuste üle, kus nõutakse kahjuhüvitist EL/EMP konkurentsieeskirjade rikkumise eest, et liikmesriigi kohtud ei ole pädevad kohaldama neid eeskirju sellisele tegevusele, mis pannakse toime üleminekusätetega hõlmatud ajal, kui liikmesriigi konkurentsiasutus või komisjon ei ole seni tuvastanud EMÜ asutamislepingu artikli 85 rikkumist.
25. **Madalmaade kohtud.** 18. septembri 2019. aasta otsuses kohtuasjas *Stichting Cartel Compensation vs. KLM NV jt*, kus on tegu samalaadse vaidlusega nagu kohtuasjas *La Gaitana*, on *Rechtbank Amsterdam* (Amsterdami esimese astme kohus, Madalmaad) esialgu järelanud, et ta on pädev kohaldama EMÜ asutamislepingu artiklit 85 sellisele tegevusele, mis pannakse toime üleminekusätetega hõlmatud ajal. Kuna Inglismaa kohtud on jõudnud kohtuasjas *La Gaitana* teistsugusele järeldusele, otsustas *Rechtbank Amsterdam* (Amsterdami esimese astme kohus, Madalmaad) taotleda ELTL artikli 267 alusel eelotsust Euroopa Kohtult. *Rechtbank Amsterdam* (Amsterdami esimese astme kohus, Madalmaad) eelotsuse küsimust ei ole veel *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud (ehkki see on registreeritud kohtuasjana C-819/19). Eelotsusetaotluse esitanud kohus on siiski näinud koopiat *Rechtbank Amsterdam* (Amsterdami esimese astme kohus, Madalmaad) otsuse kinnitatud tõlkest, mille kohaselt on see eelotsuse küsimus sõnastatud järgmiselt:

„Kas liikmesriigi kohus on kahju kandnud poolte (käesoleval juhul kaubasaatjad, kaupade lennuveoteenuste saajad) ja lennuettevõtjate vahelises vaidluses pädev – kas ELTL artikli 101 vahetu õigusemõju, vähemalt EMP lepingu artikli 53 või määruse nr 1/2003 artikli 6 vahetu mõju alusel – täielikult kohaldama ELTL artiklit 101 või vähemalt EMP lepingu artiklit 53, lennuettevõtjate omavaheliste kokkulepete või kooskõlastatud tegevusele seoses kaupade lennuveoteenustega lendudel enne 1. maid 2004 [lk 13] liidus asuvate ja EMP-väliste lennujaamade vahelistel marsruutidel ning enne 19. maid 2005 Islandi, Liechtensteini, Norra ja EMP-väliste lennujaamade vahelistel marsruutidel või enne 1. juunit 2002 vastavalt liidus ja Šveitsis asuvate lennujaamade vahel, ka selle aja suhtes, mil kehtis ELTL artiklites 104 ja 105 sätestatud üleminekukord, või on see selle üleminekukorraga vastuolus?“

26. **Eelotsusetaotlus.** Nendel asjaoludel on eelotsusetaotluse esitanud kohus otsustanud esitada ELTL artikli 267 alusel eelotsusetaotluse. Seejuures:

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

- a. Ka eelotsusetaotluse esitanud kohus vajab käesoleva kohtuasja lahendamiseks otsust küsimuses, milles taotleb eelotsust Rechtbank Amsterdam (Amsterdami esimese astme kohus, Madalmaad) kohtuasjas Stichting seoses sellega, kas liikmesriigi kohtud saavad kohaldada ELTL artiklit 101 (ja sellele ajaliselt eelnenud sätteid) või EMP lepingu artiklit 53 perioodide suhtes, mil kehtis üleminekukord. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses on see küsimus tekkinud seoses mere-, mitte lennutranspordiga.
- b. On soovitatav, et käesoleva kohtumenetluse pooled, kellel võivad olla teistsugused vaatenurgad kui kohtuasja Stichting pooltel, saaksid esitada selles küsimuses Euroopa Kohtule oma seisukohad.
- c. On võimalik, et Rechtbank Amsterdamis (Amsterdami esimese astme kohus, Madalmaad) vaidluse all olev nõue lahendatakse pooltevahelise kokkuleppega ja sellest loobutakse enne, kui Euroopa Kohus on eelotsuse teinud. Sel juhul ei saaks eelotsusetaotluse esitanud kohus, kui ta käesolevat eelotsusetaotlust ei esitaks, Euroopa Kohtult vastust sellele küsimusele.
- d. Käesolevas menetluses on tekkinud veel üks küsimus, mida kohtuasjas Stichting tekkinud ei ole, nimelt kas määrusega nr 1/2003 selle algses redaktsioonis kehtestati rakenduseeskirjad rahvusvaheliste mereveoteenuste suhtes ühenduseväliste sadamate vahel või jäi nende teenuste suhtes kehtima üleminekukord.
27. Oleks soovitatav, kui käesolevat eelotsusetaotlust saaks menetleda koos Rechtbank Amsterdamis (Amsterdami esimese astme kohus, Madalmaad) eelotsusetaotlusega, millele on viidatud eespool, sest argumentid ja küsimused seoses 1. maile 2004 eelnenud ajaga on mõlemas kohtuasjas suuresti omavahel kattuvad.
28. Sellest lähtudes palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Liidu Kohtult ELTL artikli 267 alusel vastust järgmistele küsimustele:
- [lk 14] „1. Kas liikmesriigi kohus on pädev lahendama kahju hüvitamise nõuet EMÜ asutamislepingu artikli 85/EÜ artikli 81 alusel, kui etteheidetav tegevus hõlmas rahvusvaheliste mereveoteenuste osutamist vaid EMÜ-väliste/EÜ-väliste sadamate vahel enne 1. maid 2004 ning liikmesriigi kohus ei olnud liikmesriigis EMÜ asutamislepingu artikli 88 / EÜ artikli 84 tähenduses asjaomane asutus?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav: kas liikmesriigi kohus on pädev lahendama niisugust nõuet seoses rahvusvaheliste mereveoteenuste osutamisega vaid EMÜ-väliste/EÜ-väliste sadamate vahel alates 1. maist 2004 kuni 18. oktoobrini 2006?“