

**Asia C-2/20**

**Ennakkoratkaisupyyntö**

**Jättämispäivä:**

6.1.2020

**Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:**

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Yhdistynyt kuningaskunta)

**Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:**

16.12.2019

**Kantaja:**

Daimler AG

**Vastaajat:**

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**

[– –] [kansallisen tuomioistuimen kokoonpano]

**PÄIVÄTTY: 16.12.2019**

**ASIANOSAISET:**

**DAIMLER AG**

**kantajana**

**- 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) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA**

**13) "K" LINE EUROPE LIMITED**

**vastaaajina**

[– –] [kansallinen menettely]

**[alkup. s. 2] PÄÄTETÄÄN SEURAAVAA:**

1. Tuomioistuin esittää Euroopan unionin tuomioistuimelle SEUT 267 artiklan nojalla ennakkoratkaisupyyntönsä tämän välipäätöksen liitteessä esitetyistä seikoista.
2. [– –] [päätös oikeudenkäyntikuluista]

3. [–].
4. [–]. [kansallinen menettely]

[–]

**[alkup. s. 3] ENNAKKORATKAISUPYYNNÖN ESITTÄMISTÄ  
KOSKEVAN VÄLIPÄÄTÖKSEN LIITE**

1. Euroopan komissio antoi 21.2.2018 **päätöksen** autojen merikuljetukseen tarkoitetuilla aluksilla tarjottavista liikennepalveluista.<sup>1</sup> Päätöksessä todettiin, että useat yritykset olivat osallistuneet SEUT 101 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun rikkomiseen, joka koostui hintojen koordinoinnista ja asiakkaiden jakamisesta uusien moottoriajoneuvojen eli henkilöautojen, kuorma-autojen, erikoiskorkeiden ajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvojen roll-on, roll'off -avomerikuljetuksissa ja jotka ovat alkaneet tai päättyneet Euroopan talousalueella, eri reiteillä 18.10.2006–6.9.2012.<sup>2</sup>
2. Toiminnan, jota päätös koskee, luonteesta todetaan päätöksen 29–33 perustelukappaleessa seuraavaa:

”(29) Euroopan talousalueelle ja -alueelta tehtävien avomerikuljetusten osalta osapuolet osallistuivat eriasteisesti toimintaan, jolla pyrittiin: i) koordinoimaan tiettyjen tarjousten hintoja, ii) jakamaan tiettyjen asiakkaiden liiketoimintaa ja iii) vähentämään kapasiteettia yhteensovittamalla alusten romuttamista.

(30) Osapuolet pyrkivät toiminnassaan ottamaan huomioon muut osapuolet. Sen mukaisesti uusien moottoriajoneuvojen kuljetuksista, jotka liittyivät jo olemassa olevaan liiketoimintaan tietyillä reiteillä ja tiettyjen asiakkaiden osalta, vastaisi aina perinteinen (vakiintunut) liikenteenharjoittaja.

(31) Todisteet osoittavat, että osapuolet osallistuivat vaihtelevassa määrin seuraaviin menettelytapoihin:

*4.1.1. Muiden osapuolten huomioon ottaminen (rule of respect)*

(32) Muiden osapuolten huomioon ottaminen toimi ohjenuorana osapuolten käytännöissä. Joitakin liikenteenharjoittajia pidettiin vakiintuneina tietyillä reiteillä ja/tai tiettyjen asiakkaiden osalta. **[alkup. s. 4]** Vallitsevan tilanteen säilyttämiseksi markkinoilla liikenteenharjoittajat ottivat vakiintuneen liikenteenharjoittajan liiketoiminnan huomioon joko tarjoamalla viimeksi

<sup>1</sup> Komission päätös (Asia AT.40009 – Autojen merikuljetukseen tarkoitetut alukset), C(2018) 983 final.

<sup>2</sup> Ks. päätöksen 1 artikla.

mainitun hintoja korkeampaa hintaa tai pidättymällä tarjoamisesta. Toiminta käsitti myös tiettyjen ajoneuvojen valmistajien esittämät yksittäiset ja yleiset tarjouspyynnöt. Vastineeksi muille liikenteenharjoittajille yleensä vakuutettiin, että ne saisivat muita reittejä/liiketoimintoja, joilla/joissa niiden asema oli vakiintunut. Joissain tapauksissa liikenteenharjoittajat ottivat muut osapuolet huomioon vain välttääkseen mahdolliset keskinäiset ristiriidat.

(33) Toiminnan piiriin kuuluneet kuljetukset Euroopan talousalueelle koskivat esimerkiksi tiettyjä Aasiasta, Etelä-Afrikasta ja Amerikoista Euroopan talousalueelle suuntautuneita kuljetuksia. Toiminnan piiriin kuuluneet kuljetukset Euroopan talousalueelta koskivat esimerkiksi tiettyjä Euroopan talousalueelta Aasiaan, Oseaniaan, Etelä-Afrikkaan ja Amerikkaan suuntautuneita kuljetuksia.”

3. Toiminnan, jota päätös koskee, maantieteellisestä laajuudesta

a. neljännessä perustelukappaleessa todettiin seuraavaa:

”Tässä päätöksessä keskitytään sellaiseen ajoneuvojen avomerikuljetukseen, joka on alkanut tai joka päättyy Euroopan talousalueella.”

b. 41 perustelukappaleessa todettiin lisäksi seuraavaa:

”Kyseisen toiminnan maantieteellinen laajuus käsitti ainakin kuljetukset Euroopan talousalueelle ja -alueelta (jäljempänä ’saapuvat’ ja ’lähtevät’ kuljetukset).”

4. Päätöksen ajallisesta soveltamisalasta ja etenkin kyseisen toiminnan alkamisajankohdasta 42 perustelukappaleessa todettiin seuraavaa:

”Kilpailuoikeuden täytäntöönpanosäännöksiä on sovellettu kaikkiin meriliikennepalveluihin, myös kabotaasipalveluihin ja kansainvälisiin hakurahtipalveluihin, asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamisesta 25.9.2006 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1419/2006 voimaantulosta 18.10.2006 lähtien. Tämä oli aikaisin päivämäärä, josta alkaen komissio pystyi käyttämään toimivaltaansa määrätä osapuolille seuraamuksia toiminnasta. Tämän toimivaltamuutoksen huomioon ottamiseksi ja tämän päätöksen kannalta toiminnan katsotaan alkaneen kaikkien osapuolten osalta 18.10.2006.” (lihavointi ja alleviivaus tässä)

5. [alkup. s. 5] **Kansallinen menettely** Ennakkoratkaisua pyytävässä tuomioistuimessa nostetussa kanteessa väitetään, että vastaajat rikkoivat SEUT 101 artiklan 1 kohtaa (aiemmin ETY 85 artiklan 1 kohta / EY 81 artiklan 1 kohta) ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa vuodesta 1997 (12. vastaajan, CSAV:n, osalta vuodesta 2000) alkaen 17.10.2006 saakka ajoneuvojen kansainvälisten roll-on, roll-off -avomerikuljetusten tarjoamisessa maailmanlaajuisilla reiteillä, myös ETY:n/EY:n/ETA:n ulkopuolisten satamien välillä. Daimler AG:n SEUT 101 artiklan 1 kohdan nojalla EU:n ja Euroopan talousalueen ulkopuolisten satamien

välischen ajoneuvojen roll-on, roll off-avomerikuljetusten, joissa käytetään ajokuormausta (ro-ro), osalta esittämät vaatimukset perustuvat siihen, että Saksassa

- a. se käytti keskitettyä tarjousmenettelyä merikuljetuspalvelujen osalta ja teki puitesopimuksia, joiden mukaisesti näitä palveluja suoritettiin;
  - b. lainvastainen toiminta toteutettiin jättämällä kyseisessä menettelyssä tarjouksia, jotka eivät olleet kilpailukykyisiä, ja/tai pidättymällä kilpailukykyisten tarjousten esittämisessä kyseisessä menettelyssä; ja
  - c. Daimlerille aiheutui tästä vahinkoa.
6. **ETY:n perustamissopimus** ETY 85 ja ETY 86 artiklan alkuperäiset täytäntöönpanosäännöt esitettiin ETY 87, ETY 88 ja ETY 89 artiklassa.
  7. ETY 87 artiklan 1 kohdassa määrättiin, että neuvosto antaa aiheelliset asetukset ja direktiivit ETY 85 ja ETY 86 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden soveltamiseksi.
  8. ETY 88 artiklassa määrättiin seuraavaa:
 

”Ennen 87 artiklan nojalla annettujen säännösten voimaantuloa jäsenvaltioiden viranomaiset päättävät kansallista lainsäädäntöään sekä 85 artiklaa, erityisesti sen 3 kohtaa, ja 86 artiklaa noudattaen asioista, jotka koskevat sopimusten, päätösten tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen luvallisuutta taikka määräävän aseman väärinkäyttöä yhteismarkkinoilla.”
  9. ETY 89 artiklan mukaan komissiolla oli toimivalta tutkia ETY 85 ja ETY 86 artiklan rikkomisia ja tehdä niistä perusteltuja päätöksiä.
  10. **Asetus N:o 17** ETY 85 ja ETY 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus, jonka neuvosto antoi ETY 87 artiklan nojalla, oli vuonna 1962 annettu neuvoston asetus N:o 17.<sup>3</sup> Neuvoston asetuksen N:o 141 1 artiklassa jätettiin liikenne [**alkup. s. 6**] asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle.<sup>4</sup> Tuolloin ETY 85 ja ETY 86 artiklan soveltamisesta meriliikenteeseen määrättiin näin ollen ETY 88 ja ETY 89 artiklassa.
  11. **Asetus N:o 4056/86** Neuvoston asetuksessa N:o 4056/86 säädettiin perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen;<sup>5</sup> ks. 1 artiklan 1 kohta. Asetus N:o 4056/86 tuli voimaan 1.7.1987; ks. 27 artikla. Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdassa määriteltiin asetuksen kohde ja soveltamisala seuraavasti:

<sup>3</sup> EYVL 1962, 13, s. 204.

<sup>4</sup> EYVL 1962, 124, s. 2751.

<sup>5</sup> EYVL 1986, L 378, s. 4.

”Asetus koskee vain kansainvälistä meriliikennettä **yhteen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta, hakurahtiliikennettä lukuun ottamatta.**” (lihavointi ja alleviivaus tässä)

12. Asetuksessa N:o 4056/86 ei vahvistettu täytäntöönpanosääntöjä yhteisön ulkopuolisten satamien välisille kansainvälisille merikuljetuspalveluille.
13. **Asetus N:o 1/2003** Neuvoston asetuksella N:o 1/2003<sup>6</sup> kumottiin asetukset N:o 17 ja N:o 141<sup>7</sup> 1.5.2004 alkavin vaikutuksin ja korvattiin ne uudella sääntelyllä SEUT 101 ja SEUT 102 artiklan täytäntöönpanemiseksi. Tästä sääntelystä voidaan todeta seuraavaa:

- a. Asetuksen N:o 1/2003 I luvussa esitetään tietyt ”Periaatteet”. Sen 1 artiklan 1 kohdan mukaan kaikki SEUT 101 artiklassa tarkoitetut sopimukset, päätökset ja yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka eivät täytä mainitun artiklan 3 kohdan edellytyksiä, ovat kiellettyjä, eikä tämä edellytä ennakolta tehtyä päätöstä. Saman artiklan 2 kohdan mukaan kaikki SEUT 101 artiklassa tarkoitetut sopimukset, päätökset ja yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka täyttävät mainitun artiklan 3 kohdan edellytykset, eivät ole kiellettyjä, eikä tämä edellytä ennakolta tehtyä päätöstä.
- b. Asetuksen N:o 1/2003 II luku (”Toimivalta”) koskee komission ja jäsenvaltioiden toimivaltaa soveltaa unionin kilpailusääntöjä. Sen 4 artiklan mukaan komissiolla on tässä asetuksessa vahvistetut valtuudet SEUT 101 ja SEUT 102 artiklan soveltamiseksi. Asetuksen N:o 1/2003 5 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden kilpailuviranomaisilla on toimivalta soveltaa SEUT 101 ja SEUT 102 artiklaa yksittäisissä asioissa. Sen 6 artiklan mukaan kansallisilla tuomioistuimilla on toimivalta soveltaa SEUT 101 ja SEUT 102 artiklaa. Kansallisten tuomioistuinten tehtävästä johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

[**alkup. s. 7**] ”Kansallisilla tuomioistuimilla on olennainen tehtävä yhteisön kilpailusääntöjen soveltamisessa. Tuomioistuimet turvaavat yhteisön oikeuteen perustuvat **yksilön oikeudet** ratkaisemalla henkilöiden välisiä riita-asioita esimerkiksi määräämällä vahingonkorvauksia rikkomisesta vahinkoa kärsineille. Kansallisten tuomioistuinten tehtävänä on täydentää tältä osin jäsenvaltioiden kilpailuviranomaisten toimintaa. On siis sallittava se, että tuomioistuimet soveltavat [SEUT 101 ja SEUT 102 artiklaa] täysimääräisesti.” (lihavointi ja alleviivaus tässä)

<sup>6</sup> EYVL 2003, L 1, s. 1.

<sup>7</sup> Ks. asetuksen N:o 1/2003 43 artikla.

- c. Asetuksen N:o 1/2003 X luku sisältää tietyt ”Yleiset säännökset”. Niihin kuuluu 32 artikla (jonka otsikko on ”Soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen”).
- d. Asetuksen N:o 1/2003 XI luku sisältää ”Siirtymä-, muutos- ja loppusäännökset”. Niihin kuuluu 38 artikla (jonka otsikko on ”Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 muuttaminen”), josta ks. jäljempänä.
14. Asetuksen N:o 1/2003 32 artiklassa, sellaisena kuin se annettiin, säädettiin seuraavaa:
- ”Tätä asetusta ei sovelleta:
- a) asetuksen (ETY) 4056/86 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettuun kansainväliseen hakurahtiliikenteeseen,
- b) merikuljetuspalveluihin, jotka suoritetaan yksinomaan yhden ja saman jäsenvaltion satamien välillä, kuten asetuksen (ETY) 4056/86 1 artiklan 2 kohdassa säädetään,
- c) yhteisön lentoasemien ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen.”
15. Asetuksen N:o 1/2003 32 artiklassa ei nimenomaisesti jätetä asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle muita merikuljetuspalveluja, yhteisön ulkopuolisten satamien väliset kansainväliset merikuljetuspalvelut mukaan luettuina, joissa ei ole kyse asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettusta kansainvälisestä hakurahtiliikenteestä. Asetuksen N:o 1/2003 32 artiklan c alakohta kumottiin samasta päivästä alkaen, jona asetus N:o 1/2003 tuli voimaan.
16. Asetuksen N:o 1/2003 38 artiklassa säädettiin asetuksen N:o 4056/86 10–25 artiklaan sisältyneiden menettelysäännösten poistamisesta (lukuun ottamatta 13 artiklan 3 kohtaa) (jotka korvattiin asetuksessa N:o 1/2003 säädetyillä uusilla menettelyillä) ja muutettiin tietyjä muita asetuksen N:o 4056/86 säännöksiä. Asetuksella N:o 1/2003 ei muuten muutettu asetusta N:o 4056/86, jonka aineelliset säännökset pysyivät **[alkup. s. 8]** voimassa. Tiivistetysti näissä aineellisissa säännöksissä säädetään tietyistä poikkeuksista tapauksissa, jotka koskevat teknisiä sopimuksia ja linjakonferensseja (asetuksen N:o 4056/86 2–7 artikla), ja määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä (asetuksen N:o 4056/86 8 artikla). Näiden aineellisten säännösten aineellinen soveltamisala säilyi sellaisena kuin se esitettiin asetuksen N:o 4056/86 1 artiklassa.
17. **Asetus N:o 1419/2006** Neuvoston asetuksella N:o 1419/2006<sup>8</sup> kumottiin asetus N:o 4056/86<sup>9</sup> ja asetuksen N:o 1/2003 32 artikla 18.10.2006 alkaen.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> EUVL 2006, L 269, s. 1.

<sup>9</sup> Ks. asetuksen N:o 1419/2006 1 artikla.

18. Ennakkoratkaisua pyytävälle tuomioistuimelle ei ole selvää, vahvistettiinko asetuksella N:o 1/2003, sellaisena kuin se annettiin, yhteisön ulkopuolisten satamien välisiä kansainvälisiä merikuljetuspalveluja koskevat täytäntöönpanosäännöt vai sovellettiinko näihin palveluihin edelleenkin siirtymäsäännöksiä, kunnes asetuksen N:o 1/2003 32 artikla ja asetuksen N:o 4056/86 1 artikla kumottiin asetuksella N:o 1419/2006.
19. Ennakkoratkaisua pyytävälle tuomioistuimelle ei ole myöskään selvää, onko kansallisilla tuomioistuimilla toimivalta soveltaa (silloista) ETY 85 artiklaa toimintaan, joka tapahtui sen ajanjakson kuluessa, johon siirtymäsäännöksiä sovellettiin. Tässä yhteydessä on otettu huomioon englantilaisten ja alankomaalaisten tuomioistuinten (jäljempänä 24 ja 25 kohdassa mainituissa ratkaisuissa) unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä (sellaisena kuin siihen viitataan jäljempänä 20–22 kohdassa) esittämät erilaiset arviot.
20. **Asia 127/73, Belgische Radio en Televisie v. SABAM** Asiassa 127/73, BRT v. SABAM, 30.1.1974 antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että kansallisten tuomioistuinten toimivalta soveltaa ETY 85 ja ETY 86 artiklaa etenkin yksityisoikeudellisissa riita-asioissa johtuu näiden määräysten, joilla perustetaan välittömästi yksityisen hyväksi oikeuksia, joita kansallisten tuomioistuinten on suojeltava, välittömästä oikeusvaikutuksesta (15 ja 16 kohta). Se totesi lisäksi, että asetuksen N:o 17 9 artiklassa ei viedä kansallisilta tuomioistuimilta tällaista toimivaltaa (17–20 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin arvioi asetuksen N:o 17 mukaisen komission menettelyn merkitystä kansallisille tuomioistuimille oikeusvarmuuden näkökulmasta ja totesi tästä seuraavaa: **[alkup. s. 9]**
- a. **21 kohta** ”Jos komissio aloittaa asetuksen N:o 17 3 artiklan mukaisen menettelyn, kyseinen kansallinen tuomioistuin voi kuitenkin, jos se katsoo sen tarpeelliseksi oikeusvarmuuden vuoksi, lykätä päätöksen tekemistä siihen asti, kunnes komissio on saattanut toimintansa päätökseen.”
  - b. **22 kohta** ”Muussa tapauksessa se yleensä jatkaa menettelyä, jos se toteaa, että riidanalainen menettely ei ilmeisesti aiheuta tuntevia oikeusvaikutuksia kilpailuun tai jäsenvaltioiden väliseen kaupankäyntiin tai että se selvästi on ristiriidassa [SEUT 102 artiklan] kanssa.”
21. **Yhdistetyt asiat 209–213/84, Asjes** Yhdistetyissä asioissa 209–213/84, Asjes, yhteisöjen tuomioistuin tarkasteli sitä, voisiko kansallinen tuomioistuin soveltaa ETY 85 artiklaa hintajärjestelyyn lentoliikennepalvelujen osalta, joista ei ollut tuolloin olemassa täytäntöönpanosääntöjä, tilanteessa, jossa tästä järjestelystä ei ollut tehty päätöstä ETY 88 tai ETY 89 artiklan mukaisesti. Se totesi tästä seuraavaa:

<sup>10</sup> Ks. asetuksen N:o 1419/2006 2 artikla.



- a. **55 kohta** ” – 88 artiklassa mainitut ’jäsenvaltion viranomaiset’ ovat joko hallintoviranomaisia, joiden tehtävänä useimmissa jäsenvaltioissa on soveltaa kansallista kilpailulainsäädäntöä toimivaltaisten tuomioistuinten laillisuusvalvonnan alaisina, tai tuomioistuinta, jolle tämä tehtävä on erityisesti uskottu tietyissä jäsenvaltioissa”.
- b. **60 kohta** ”Tämän vuoksi on selvitettävä, onko tilanteessa, jossa neuvosto ei ole antanut lentoliikenteen alalla sovellettavia asetuksia tai direktiivejä, kansallisella tuomioistuimella, joka ei ole 88 artiklassa tarkoitettu jäsenvaltion viranomainen, kuitenkin valta todeta pääasian kaltaisissa menettelyissä, että lentoyhtiöiden välinen hintajärjestely on 85 artiklan vastainen, kun kansalliset toimivaltaiset viranomaiset eivät ole tehneet 88 artiklan nojalla tällaista järjestelyä koskevaa päätöstä eikä komissio ole tehnyt siitä päätöstä 89 artiklan, ja erityisesti sen 2 kohdan, mukaisesti.”
- c. **61 kohta** ”Tältä osin on muistettava, kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut [asiassa 13/61, Bosch v. Van Rijn], että 88 ja 89 artiklassa ei kuitenkaan [alkup. s. 10] varmisteta 85 artiklan täysimääräistä soveltamista niin, että pelkästään kyseisten määräysten olemassaolosta voisi päätellä, että 85 artikla olisi, perustamissopimuksen voimaantulosta lähtien, saanut aikaan kaikki oikeusvaikutuksensa.”
- d. **62 kohta** ”Itse asiassa 88 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltioiden viranomaisten on tehtävä päätös yritysten välisten järjestelyjen luvallisuudesta ainoastaan silloin, kun kyseisten maiden voimassa olevan kilpailulainsäädännön mukaan näiden yritysten välisten järjestelyjen on oltava kansallisten viranomaisten hyväksymiä. Toisaalta 89 artiklan mukaan komissiolla, jolla on toimivalta todeta 85 ja 86 artiklan mahdollinen rikkominen, ei ole toimivaltaa antaa 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuslupaa.”
- e. **63 kohta** ”Näissä olosuhteissa se, että yritysten välinen järjestely saattaa kuulua 85 artiklan soveltamisalaan, ei ole riittävä peruste sille päätelmälle, että järjestely on mainitun artiklan 1 kohdassa kielletty ja sen vuoksi mitätön saman artiklan 2 kohdan mukaisesti.”
- f. **64 kohta** ”Tällainen päätelmä olisi itse asiassa vastoin oikeusvarmuuden yleistä periaatetta – jota, kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut edellä mainitussa [asiassa 13/61, Bosch v. Van Rijn], on noudatettava perustamissopimusta sovellettaessa – koska sen seurauksena tiettyjä sopimuksia pidettäisiin kiellettyinä tai mitättöminä ennen kuin olisi voitu todeta, sovelletaanko 85 artiklaa kokonaisuudessaan näihin sopimuksiin.”
- g. **65 kohta** ”On kuitenkin myönnettävä, että kuten yhteisöjen tuomioistuin on [asiassa 13/61, Bosch v. Van Rijn] todennut, 87

artiklassa tarkoitetun 85 ja 86 artiklan täytäntöönpanosta annetun asetuksen tai direktiivin voimaantuloon saakka mitättömyys koskee ainoastaan sellaisia sopimuksia ja päätöksiä, joiden osalta jäsenvaltioiden viranomaiset ovat 88 artiklan perusteella nimenomaisesti päättäneet, että ne kuuluvat 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ja että ne eivät voi olla 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun poikkeuslupan kohteena, tai joiden osalta komissio on 89 artiklan 2 kohdan nojalla tehdyllä päätöksellä todennut, että ne ovat 85 artiklan vastaisia.”

- h. **68 kohta** ”Tämän vuoksi on todettava, että sellaisen toimivaltaisten kansallisten viranomaisten 88 artiklan mukaisesti tekemän päätöksen puuttuessa [**alkup. s. 11**], jossa todettaisiin, että lentoyhtiöiden välinen hintajärjestely on 85 artiklan 1 kohdan perusteella kielletty ja että siihen ei voida soveltaa saman artiklan 3 kohdassa esitettyä poikkeusta, ja sellaisen 89 artiklan 2 kohdan mukaisen komission päätöksen puuttuessa, jossa todettaisiin tällaisen yritysten välisen järjestelyn olevan 85 artiklan 1 kohdan vastainen, ei käsiteltävänä olevissa asioissa ennakkoratkaisua pyytäneen kaltainen kansallinen tuomioistuin ole itse toimivaltainen toteamaan kyseisen yritysten välisen hintajärjestelyn olevan 85 artiklan 1 kohdan vastainen.”
22. **Asia 66/86, Ahmed Saeed** Asiassa 66/86, Ahmed Saeed, yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomion Asjes mukaisesti (20 ja 21 kohdassa), että sopimuksiin, joissa vahvistetaan tariffit kansallisen lentoliikenteen sekä jäsenvaltioiden ja EY:n ulkopuolisten valtioiden lentoasemien välisen lentoliikenteen osalta, ei voitu automaattisesti soveltaa ETY 85 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua mitättömyysseurausta, koska niihin sovellettiin edelleen ETY 88 ja ETY 89 artiklan siirtymämääräyksiä, sillä tällaista liikennettä koskevia täytäntöönpanosääntöjä ei ollut tuossa vaiheessa annettu ETY 85 artiklan nojalla. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että ETY 86 artiklaa sitä vastoin sovellettiin täysimääräisesti tällaisiin palveluihin ja ettei täytäntöönpanosääntöjä tältä osin tarvittu:
- a. **32 kohta** ”– Sen perusteena, että 88 ja 89 artiklan siirtymämääräysten soveltamista jatketaan edelleen, on ainoastaan se, että 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen sopimusten, päätösten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen osalta voidaan edelleen saada poikkeuslupa 85 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja kilpailupolitiikka muotoutuu niiden toimielinten tekemien päätösten perusteella, jotka ovat 87 artiklan perusteella annettujen soveltamissääntöjen nojalla saaneet toimivallan myöntää tai evätä tällaiset poikkeusluvut. Sitä vastoin määrävän aseman väärinkäytön osalta ei voida myöntää minkäänlaista poikkeusta; tällainen väärinkäyttö on poikkeuksetta kielletty perustamissopimuksessa, ja tapauksen mukaan toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tai komission on oman toimivaltansa rajoissa ryhdyttävä tarpeellisiin toimiin tämän kiellon johdosta.”

b. **33 kohta** ”On siis pääteltävä, että perustamissopimuksen 86 artiklassa määrättyä kieltoa sovelletaan täysimääräisesti koko lentokuljetusalalla.”

23. **Kansallinen viranomaisen Yhdistyneessä kuningaskunnassa** Yhdistyneen kuningaskunnan kansallisessa lainsäädännössä<sup>11</sup> EY 88 artiklasta johtuva velvoite on uskottu ministerille (Secretary of [alkup. s. 12] State), joka toimii yhdessä aiemman Director General of Fair Trading -nimisen viranomaisen ja aiemman Monopolies and Mergers Commissionin (monopoleja ja sulautumisia valvova virasto) kanssa.
24. **Englantilaiset tuomioistuimet** Asiassa La Gaitana Farms SA & Others v. British Airways plc<sup>12</sup> englantilaiset tuomioistuimet (ensimmäisessä asteessa tuomari Rose, jonka antaman tuomion Court of Appeal vahvisti) katsoivat lentoliikennepalveluja koskevassa yksityisten välisessä riita-asiassa, jossa vaadittiin vahingonkorvausta unionin/ETA:n kilpailusääntöjen rikkomisesta, että kansallisilla tuomioistuimilla ei ole toimivaltaa soveltaa näitä sääntöjä tällaiseen toimintaan, joka tapahtuu siirtymäsääntöjen soveltamisalaan kuuluvana ajanjaksona, ellei joko kansallinen kilpailuviranomainen tai komissio ole päättänyt, että EY 85 artiklaa on rikottu, ja siihen saakka kunnes näin on todettu.
25. **Alankomaalaiset tuomioistuimet** Asiassa Stichting Cartel Compensation v. KLM NV ym., jossa oli kyse samankaltaisesta riita-asiasta kuin asiassa La Gaitana, 18.9.2019 antamassaan tuomiossa Amsterdam District Court on väliaikaisesti katsonut, että sillä on toimivalta soveltaa EY 85 artiklaa tällaiseen toimintaan, joka tapahtui siirtymäsääntöjen käsittämänä ajanjaksona. Koska englantilaiset tuomioistuimet tulivat toisenlaiseen tulokseen asiassa La Gaitana, Amsterdam District Court päätti pyytää unionin tuomioistuimelta ennakkoratkaisua SEUT 267 artiklan nojalla. Amsterdam District Courtin esittämää ennakkoratkaisukysymystä ei ole vielä julkaistu virallisessa lehdessä (vaikka se ilmeisesti onkin rekisteröity asian numerolla C-819/19). Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on kuitenkin nähnyt jäljennöksen Amsterdam District Courtin tuomion virallisesta käännöksestä, jonka mukaan kysymys oli muotoiltu seuraavasti:

”Onko kansallisella tuomioistuimella vahinkoa kärsineiden osapuolten (tässä tapauksessa rahtaajien, lentorahtipalvelujen vastaanottajien) ja lentoliikenteen harjoittajien välisessä oikeusriidassa SEUT 101 artiklan tai ETA-sopimuksen 53 artiklan välittömän oikeusvaikutuksen vuoksi taikka

<sup>11</sup> EY:n kilpailuoikeuden (88 ja 89 artikla) täytäntöönpanosta annettu vuoden 1996 asetus (EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996; SI 1996/2199); EY:n kilpailuoikeuden (84 ja 85 artikla) täytäntöönpanosta annettu vuoden 2001 asetus (EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001; SI 2001/2916) ja EY:n kilpailuoikeuden (84 ja 85 artikla) täytäntöönpanosta (peruutus) annettu vuoden 2007 asetus (EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007; SI 2007/1846).

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

asetuksen N:o 1/2003 6 artiklan (tai sen välittömän oikeusvaikutuksen) perusteella toimivalta soveltaa SEUT 101 artiklaa tai ETA-sopimuksen 53 artiklaa kokonaisuudessaan lentoliikenteen harjoittajien sopimuksiin tai yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin, jotka koskevat rahtipalveluja lennoilla, jotka suoritettiin ennen 1.5.2004 [alkup. s. 13] unionin alueella sijaitsevien lentoasemien ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien välisillä reiteillä tai ennen 19.5.2005 Islannin, Liechtensteinin, Norjan ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien välisillä reiteillä tai ennen 1.6.2002 unionin alueella sijaitsevien lentoasemien ja Sveitsissä sijaitsevien lentoasemien välisillä reiteillä, myös sen ajanjakson osalta, jolloin sovellettiin SEUT 104 ja SEUT 105 artiklan mukaista siirtymäkauden järjestelmää, vain onko kyseinen järjestelmä esteenä sille?”

26. **Ennakkoratkaisupyyntö** Edellä esitetyn perusteella ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on päättänyt, että on syytä esittää SEUT 267 artiklan mukainen ennakkoratkaisupyyntö. Erityisesti:

a. Kysymys, josta Amsterdam District Court on pyytänyt ennakkoratkaisua asiassa Stichting, toisin sanoen, voivatko kansalliset tuomioistuimet soveltaa SEUT 101 artiklaa (ja sen edeltäjiä) tai ETA-sopimuksen 53 artiklaa sopimuksiin niiden ajanjaksojen osalta, joina sovellettiin siirtymäjärjestelyä, on myös ratkaistava, jotta ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin voi antaa tuomion käsiteltävänä olevassa asiassa. Ennakkoratkaisua pyytävässä tuomioistuimessa käsiteltävässä asiassa tämä kysymys nousee esille meri- eikä lentoliikenteen yhteydessä.

b. On toivottavaa, että käsiteltävän asian asianosaisilla, joilla voi olla erilaisia näkökulmia kuin asian Stichting asianosaisilla, olisi mahdollisuus esittää unionin tuomioistuimelle huomautuksia tästä kysymyksestä.

c. On mahdollista, että Amsterdam District Courtissa käsiteltävää asiaa koskeva vaatimus voitaisiin sopia asianosaisten välisellä sopimuksella ja peruuttaa ennen kuin unionin tuomioistuin antaa ratkaisunsa. Siinä tapauksessa, ellei tätä ennakkoratkaisupyyntöä esitetä, ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei saisi unionin tuomioistuimen vastausta tähän kysymykseen.

d. Käsiteltävässä asiassa tulee esille myös yksi lisäkysymys, joka ei nouse esiin asiassa Stichting, nimittäin se, oliko asetuksella N:o 1/2003, sellaisena kuin se annettiin, sellainen vaikutus, että sillä vahvistettiin täytäntöönpanosäännöt yhteisön ulkopuolisten satamien välisille merikuljetuspalveluille, vai jäivätkö nämä palvelut siirtymäjärjestelyn piiriin.

27. Olisi toivottavaa, että ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen pyyntöä voitaisiin käsitellä yhdessä edellä mainitun Amsterdam District Courtin esittämän

ennakkoratkaisupyynnön kanssa, koska niissä on 1.5.2004 edeltäneen ajanjakson osalta esitetyissä perusteissa ja kysymyksissä huomattavaa päällekkäisyyttä.

28. Tämän perusteella tuomioistuin pyytää, että Euroopan unionin tuomioistuin vastaa SEUT 267 artiklan nojalla seuraaviin kysymyksiin:

[**alkup. s. 14**] 1. Onko kansallisella tuomioistuimella toimivalta ratkaista ETY 85 artiklan / EY 81 artiklan mukainen vahingonkorvausvaatimus, jos moitittu toiminta käsitti kansainvälisten merikuljetuspalvelujen tarjoamisen yksinomaan yhteisön ulkopuolisten satamien välillä päivämäärää 1.5.2004 edeltäneenä ajanjaksona ja kansallinen tuomioistuin ei ollut ETY 88 artiklassa / EY 84 artiklassa tarkoitettu jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen?

2. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko kansallisella tuomioistuimella toimivalta ratkaista tällainen vaatimus yksinomaan yhteisön ulkopuolisten satamien välillä 1.5.2004–18.10.2006 suoritettujen kansainvälisten merikuljetuspalvelujen osalta?

TYÖASIAKIRJA