

Byla C-2/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. sausio 6 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

High Court of Justice (Queen's Bench) (Jungtinė Karalystė)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. gruodžio 16 d.

Ieškovė:

Daimler AG

Atsakovės:

Walleniusrederierna Aktiebolag

Wallenius Wilhelmsen ASA

Wallenius Logistics AB

Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited

Wallenius Wilhelmsen Ocean AS

“K” Line Holding (Europe) Limited

“K” Line Europe Limited

NYK Group Europe Limited

Compañia Sudamericana de Vapores SA

<...>

HIGH COURT OF JUSTICE (Aukštasis teisingumo teismas)

**BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
(Anglijos ir Velso verslo ir nuosavybės teismai), QUEEN'S BENCH**

DIVISION COMMERCIAL COURT (Karalienės suolo skyrius, Komercinių bylų kolegija)

<...> [nacionalinio teismo sudėtis]

DATA: 2019 m. gruodžio 16 d.

BYLOJE TARP

DAIMLER AG

Ieškovė

ir

<...>

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

Atsakovės

<...> [nacionalinis procesas]

(orig. p. 2) NUTARIA:

1. Teismas pagal SESV 267 straipsnį teikia Europos Sąjungos Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą, išdėstyta šios nutarties priede.
2. [<...> sprendimas dėl bylinėjimosi išlaidų]

3. <...>.
4. <...> [nacionalinis procesas].

<...>

(orig. p. 3) NUTARTIES DĖL PRAŠYMO PRIIMTI PREJUDICINĮ SPRENDIMĄ PRIEDAS

1. **Komisijos sprendimas.** 2018 m. vasario 21 d. Europos Komisija priėmė sprendimą dėl automobilių vežėjų jūra teikiamų transporto paslaugų¹. Šiuo sprendimu nustatyta, kad kelios įmonės, dalyvaudamos viename ir tęstiniame pažeidime, kuris pasireiškė kainų derinimu ir klientų pasidalijimu teikiant naujų motorinių transporto priemonių (automobilių, sunkvežimių ir sunkiųjų krovininių automobilių) ro-ro vežimo jūra įvairiais tarpžemyniniais maršrutais į Europos ekonominę erdvę ir iš jos paslaugas 2006 m. spalio 18 d.–2012 m. rugsėjo 6 d., pažeidė SESV 101 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalį².
2. Apie veiksmus, dėl kurių priimtas sprendimas, 29–33 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„29) Veždamos jūra tarpžemyniniais maršrutais į EEE ir iš jos šalys įvairiu mastu atliko veiksmus, kuriais buvo siekiama: i) derinti tam tikrų pasiūlymų kainas; ii) pasidalyti tam tikrų klientų užsakymus; iii) sumažinti pajėgumus koordinuojant laivų atidavimą į metalo laužą.

30) Buvo elgiamasi pagal vadinamąją pagarbos taisyklę. Remiantis šiuo principu naujų motorinių transporto priemonių tiekimą pagal esamus užsakymus tam tikrais maršrutais tam tikriems klientams toliau vykdo iki tol naudotas vežėjas (rinkoje įsitvirtinęs vežėjas).

31) Iš įrodymų matyti, kad šalys skirtingu intensyvumu elgėsi taip, kaip nurodyta toliau.

4.1.1. Pagarbos taisyklė

32) Pagrindinis principas, kuriuo šalys vadovavosi vykdydamos veiklą – pagarbos taisyklė. Kai kurie vežėjai dėl konkrečių maršrutų ir (arba) konkrečių klientų buvo laikomi rinkoje įsitvirtinusiems vežėjais. Siekdami **(orig. p. 4)** išlaikyti esamą padėtį rinkoje vežėjai atsižvelgdavo į rinkoje įsitvirtinusių vežėjų veiklą siūlydami didesnę kainą, nei rinkoje įsitvirtinęs vežėjas, arba neteikdami kainos pasiūlymų. Šalių veiksmai taip pat buvo susiję su tam tikrų transporto priemonių gamintojų pateiktais atskirais ir bendrais prašymais pateikti kainos pasiūlymus (toliau – prašymai pateikti

¹ Komisijos sprendimas AT.40009 – Automobilių vežėjai jūra, C(2018) 983 *final*.

² Žr. sprendimo 1 straipsnį.

kainos pasiūlymus) (arba pirkimais). Už tai kiti vežėjai paprastai galėdavo būti garantuoti, kad jie gaus kitus konkrečius maršrutus ir (arba) užsakymus, dėl kurių jie buvo laikomi rinkoje įsitvirtinusiems vežėjais. Kai kuriais atvejais vežėjai pagarbos taisykle vadovavosi tik siekdami išvengti galimų tarpusavio nesutarimų.

33) Įvežant krovinius į EEE pažeidimas turėjo įtakos, pavyzdžiui, įvežant tam tikrus krovinius iš Azijos, Pietų Afrikos, Šiaurės Amerikos ir Pietų Amerikos į EEE. Išvežant krovinius iš EEE pažeidimas turėjo įtakos, pavyzdžiui, išvežant tam tikrus krovinius iš EEE į Aziją, Pietų Afriką, Šiaurės Ameriką ir Pietų Ameriką.“

3. Dėl veiksmų, dėl kurių priimtas sprendimas, geografinio masto:
 - a. 4 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Šiame sprendime daugiausia dėmesio skiriama automobilių vežimo jūra tarpžemyniniais maršrutais paslaugoms, kurių teikimas prasidėjo arba baigėsi EEE“.
 - b. Be to, 41 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Geografiniu požiūriu nagrinėjami veiksmai apėmė bent jau vežimą į EEE ir iš jos (toliau – įvežimas ir išvežimas)“.
4. Dėl sprendimo taikymo srities laiko atžvilgiu ir, kalbant konkrečiai, dėl datos, kuri laikoma nagrinėjamų veiksmų pradžios data, 42 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Nuo 2006 m. rugsėjo 24 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1419/2006, panaikinančio 2006 m. spalio 18 d. Reglamentą (EEB) Nr. 4056/86, įsigaliojimo visoms jūrų transporto paslaugoms, įskaitant *kabotažą* ir tarptautines trampines paslaugas, taikomos konkurencijos teisės įgyvendinimo taisyklės. Minėta data yra anksčiausia data, nuo kurios Komisija gali vykdyti savo jurisdikciją taikyti sankcijas šalims dėl jų veiksmų. Siekiant atsižvelgti į šį jurisdikcijos pakeitimą šiame sprendime **laikoma**, kad visų šalių veiksmai **buvo pradėti** 2006 m. spalio 18 d.“ (tekstas išskirtas papildomai).
5. **(orig. p. 5) Nacionalinis procesas.** Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui pateiktame ieškinyje teigiama, kad atsakovės, teikdamos tarptautinio automobilių ro-ro vežimo jūra tarpvalstybiniais maršrutais visame pasaulyje, įskaitant tarp ne EEB ir (arba) ne EB ir (arba) ne EEE uostų, paslaugas nuo 1997 m. (12-osios atsakovės CSAV atveju – nuo 2000 m.) iki 2006 m. spalio 17 d., pažeidė SESV 101 straipsnio 1 dalį (anksčiau EEB sutarties 85 straipsnio 1 dalis; EB sutarties 81 straipsnio 1 dalis). *Daimler AG*, vadovaudamasi 101 straipsnio 1 dalimi, dėl automobilių ro-ro vežimo jūra tarpvalstybiniais maršrutais paslaugų tarp uostų, esančių už ES ir EEE ribų, teigia, kad Vokietijoje:

- a. ji vykdė centrinį jūrų transporto paslaugų pirkimo konkursą ir sudarė preliminariąsias sutartis, pagal kurias tos paslaugos buvo teikiamos;
 - b. neteisėti veiksmai pasireiškė nekonkurencingų pasiūlymų teikimu per tą konkursą ir (arba) konkurencingų pasiūlymų nepateikimu tam konkursui;
 - c. *Daimler* patyrė žalos.
6. **EEB sutartis.** Pradinės EEB sutarties 85 ir 86 straipsnių įgyvendinimo taisyklės buvo nustatytos EEB sutarties 87, 88 ir 89 straipsniuose.
7. EEB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje buvo nustatyta, kad Taryba turėtų priimti atitinkamus reglamentus arba direktyvas dėl 85 ir 86 straipsniuose išdėstytų principų įgyvendinimo.
8. EEB sutarties 88 straipsnyje buvo nustatyta:
- „Kol įsigalios pagal 87 straipsnį priimtos nuostatos, susitarimų, sprendimų ir suderintų veiksmų leistinumą ir piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi bendrojoje rinkoje klausimus valstybių narių valdžios institucijos sprendžia pagal savo šalies teisės aktus ir 85 straipsnio, ypač jo 3 dalies, bei 86 straipsnio nuostatas“.
9. Pagal EEB sutarties 89 straipsnį Komisija turėjo jurisdikciją tirti EEB sutarties 85 ir 86 straipsnių pažeidimus ir priimti dėl jų pagrįstus sprendimus.
10. **Reglamentas Nr. 17.** Pirmasis reglamentas dėl EEB sutarties 85 ir 86 straipsnių įgyvendinimo, kurį Taryba priėmė pagal EEB sutarties 87 straipsnį, buvo 1962 m. Tarybos reglamentas Nr. 17³. Tarybos reglamento Nr. 141 1 straipsnyje buvo nustatyta, kad Reglamentas Nr. 17 netaikomas transporto sektoriui (**orig. p. 6**)⁴. Taigi, tuo metu EEB sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymas jūrų sektoriuje buvo reglamentuotas EEB sutarties 88 ir 89 straipsniais.
11. **Reglamentas Nr. 4056/86.** Tarybos reglamente Nr. 4056/86 nustatytos išsamios Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transporto paslaugoms taisyklės⁵; žr. 1 straipsnio 1 dalį. Reglamentas Nr. 4056/86 įsigaliojo 1987 m. liepos 1 d.; žr. 27 straipsnį. Reglamento Nr. 4056/86 1 straipsnio 2 dalyje buvo apibrėžtas šio reglamento objektas ir taikymo sritis:

„Reglamentas taikomas tikrai tarptautinėms jūrų transporto paslaugoms **iš vieno arba kelių Bendrijos uostų arba į juos**, išskyrus trampinių laivų teikiamas paslaugas“ (tekstas išskirtas papildomai).

³ OL 13, 1962 2 21, p. 204; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 3.

⁴ OL 124, 1962 11 28, p. 2751.

⁵ OL L 378, 1986, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 241.

12. Reglamente Nr. 4056/86 nebuvo nustatytos įgyvendinimo taisyklės, skirtos tarptautinio jūrų transporto paslaugoms tarp ne Bendrijos uostų.

13. **Reglamentas Nr. 1/2003** Tarybos reglamentu Nr. 1/2003⁶ nuo 2004 m. gegužės 1 d. panaikinti reglamentai Nr. 17 ir 141⁷, vietoj jų nustatant naują SESV 101 ir 102 straipsnių laikymosi užtikrinimo tvarką. Kalbant apie šią tvarką pažymėtina:

a. Reglamento Nr. 1/2003 I skyriuje nustatyti tam tikri principai. Pagal 1 straipsnio 1 dalį visi susitarimai, sprendimai ir suderinti veiksmai, patenkantys į SESV 101 straipsnio taikymo sritį ir neatitinkantys SESV 101 straipsnio 3 dalies sąlygų, draudžiami, o išankstinis sprendimas šiuo klausimu nereikalingas. Pagal [Reglamento Nr. 1/2003] 1 straipsnio 2 dalį visi šie susitarimai, sprendimai ir suderinti veiksmai, kurie atitinka SESV 101 straipsnio 3 dalies sąlygas, nedraudžiami, o išankstinis sprendimas šiuo klausimu nereikalingas.

b. Reglamento Nr. 1/2003 II skyriuje numatyti Komisijos ir valstybių narių įgaliojimai taikyti ES konkurencijos taisykles. Pagal 4 straipsnį siekiant, kad būtų taikomi SESV 101 ir 102 straipsniai, Komisija turi įgaliojimus, nustatytus šiuo reglamentu. Pagal 5 straipsnį valstybių narių konkurencijos institucijos turi teisę atskirose bylose taikyti SESV 101 ir 102 straipsnius. Remiantis 6 straipsniu, nacionaliniai teismai turi teisę taikyti SESV 101 ir 102 straipsnių nuostatas. Dėl nacionalinių teismų vaidmens 7 konstatuojamojoje dalyje numatyta:

(orig. p. 7) „Nacionaliniams teismams tenka svarbus vaidmuo taikant Bendrijos konkurencijos taisykles. Spręsdami privačių asmenų ginčus, jie gina subjektyviasias teises, kurios yra apibrėžtos Bendrijos teisės, pavyzdžiui, priteisdami atlyginti žalą nukentėjusiesiems nuo pažeidimų. Taip nacionaliniai teismai papildo valstybių narių konkurencijos institucijų veiklą. Todėl jiems turėtų būti leidžiama taikyti visas [SESV 101 ir 102] straipsnių nuostatas. (tekstas išskirtas papildomai).

c. Reglamento Nr. 1/2003 X skyriuje pateiktos tam tikros bendrosios nuostatos. Tarp jų yra 32 straipsnis („Išimtys“).

d. Reglamento Nr. 1/2003 XI skyriuje pateiktos pereinamosios, keičiamosios ir baigiamosios nuostatos. Tarp jų yra 38 straipsnis „Reglamento (EEB) Nr. 4056/86 dalinis pakeitimas“; dėl jo žr. toliau.

14. Pradinės redakcijos Reglamento Nr. 1/2003 32 straipsnyje buvo nustatyta:

„Šis reglamentas netaikomas:

⁶ OL L 1, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 205.

⁷ Žr. Reglamento Nr. 1/2003 43 straipsnį.

- a) tarptautiniam krovinių laivų, neturinčių nustatyto maršruto, susisiekimui, kaip apibrėžta Reglamento (EEB) Nr. 4056/86 1 straipsnio 3 dalies a punkte;
 - b) jūrų transporto susisiekimui išimtinai tarp vienos valstybės narės uostų, kaip numatyta Reglamento (EEB) Nr. 4056/86 1 straipsnio 2 dalyje;
 - c) oro transporto susisiekimui tarp Bendrijos oro uostų ir trečiųjų šalių.“
15. 32 straipsnyje nėra aiškiai padaryta išimtis dėl kitų jūrų transporto paslaugų, įskaitant tarptautines jūrų transporto paslaugas tarp uostų, esančių už Bendrijos ribų, kurios nėra trampinių laivų paslaugos, kaip apibrėžta Reglamento Nr. 4056/86 1 straipsnio 3 dalies a punkte. Reglamento Nr. 1/2003 32 straipsnio c punktas buvo panaikintas nuo tos dienos, kurią įsigaliojo Reglamentas Nr. 1/2003.
16. Reglamento Nr. 1/2003 38 straipsnyje numatyta, kad Reglamento Nr. 4056/86 10–25 straipsniuose (išskyrus 13 straipsnio 3 dalį) išdėstytos procedūrinės nuostatos panaikinamos (jos buvo pakeistos naujomis Reglamente Nr. 1/2003 nustatytais procedūromis), taip pat iš dalies pakeistos kai kurios kitos Reglamento Nr. 4056/86 nuostatos. Kitų dalinių Reglamento Nr. 4056/86 pakeitimų Reglamentu Nr. 1/2003 nebuvo atlikta; esminės Reglamento Nr. 4056/86 nuostatos liko (**orig. p. 8**) galioti. Tos esminės nuostatos iš esmės apima tam tikras išimtis, taikomas techniniams susitarimams ir lainerių konferencijoms (Reglamento Nr. 4056/86 2–7 straipsniai) ir nuostatą dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi (Reglamento Nr. 4056/86 8 straipsnis). Šių esminių nuostatų materialinė taikymo sritis liko tokia, kaip nustatyta Reglamento Nr. 4056/86 1 straipsnyje.
17. **Reglamentas Nr. 1419/2006.** Tarybos reglamentu Nr. 1419/2006⁸ nuo 2006 m. spalio 18 d. buvo panaikintas Reglamentas Nr. 4056/86⁹ ir Reglamento Nr. 1/2003 32 straipsnis¹⁰.
18. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui neaišku, ar pradinės redakcijos Reglamente Nr. 1/2003 buvo nustatytos įgyvendinimo taisyklės, taikomos tarptautinėms jūrų transporto paslaugoms tarp ne Bendrijos uostų, ar toms paslaugoms toliau buvo taikomos pereinamojo laikotarpio nuostatos, kol Reglamento Nr. 1/2003 32 straipsnis ir Reglamentas Nr. 4056/86 buvo panaikinti Reglamentu Nr. 1419/2006.

⁸ OL L 269, 2006, p. 1.

⁹ Žr. Reglamento Nr. 1419/2006 1 straipsnį.

¹⁰ Žr. Reglamento Nr. 1419/2006 2 straipsnį.

19. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui taip pat neaišku, ar nacionaliniai teismai turi jurisdikciją (tuometinį) EEB sutarties 85 straipsnį taikyti veiksams, kurie įvykdytiems pereinamojo laikotarpio nuostatų taikymo laikotarpiu. Šių neaiškumų kilo dėl skirtingos Teisingumo Teismo jurisprudencijos (nurodytos 20–22 punktuose) analizės, kurią suformulavo Anglijos ir Nyderlandų teismai (24–25 punktuose nurodytuose sprendimuose).
20. **Sprendimas *Belgische Radio en Televisie / SV SABAM*, 127/73.** Byloje *SABAM*, 127/73, 1974 m. sausio 30 d. priimtame sprendime Teisingumo Teismas konstatavo, kad nacionalinių teismų jurisdikcija taikyti, ypač privatinės teisės reglamentuojamuose ginčiuose, EEB sutarties 85 ir 86 straipsnius, kyla iš tų nuostatų, kuriomis asmenims sukuriama tiesioginė teisė, kurias nacionaliniai teismai turi apsaugoti, tiesioginio veikimo (15–16 punktai). Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad Reglamento Nr. 17 9 straipsniu tokia jurisdikcija iš nacionalinių teismų neatimama (17–20 punktai). Pagal Reglamentą Nr. 17 Europos Komisijos vykdomos procedūros svarbą nacionaliniams teismams Teisingumo Teismas vertino teisinio saugumo požiūriu, kaip nurodyta toliau: **(orig. p. 9)**
- a. **21 punktas.** „<...> jei Komisija pradeda procedūrą pagal Reglamento Nr. 17 3 straipsnį, toks teismas gali sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol sulauks Komisijos veiksmų rezultato, jei jis mano, kad tai reikalinga dėl teisinio saugumo motyvų“.
 - b. **22 punktas.** „Kita vertus, nacionalinis teismas paprastai turėtų toliau nagrinėti bylą, jei jis nusprendžia, kad elgesys, dėl kurio kilo ginčas, aiškiai negali turėti didelio poveikio konkurencijai ar prekybai tarp valstybių narių, arba kad nėra abejonių dėl to elgesio nesuderinamumo su [SESV 102] straipsniu“.
21. **Sprendimas *Asjes*, sujungtos bylos 209–213/84.** Sprendime *Asjes*, priimtame sujungtose bylose 209–213/84, Teisingumo Teismas nagrinėjo, ar nacionalinis teismas EEB sutarties 85 straipsnį galėjo taikyti suderintiems veiksams dėl oro transporto paslaugų, dėl kurių tuo metu nebuvo nustatyta jokių įgyvendinimo taisyklių, tarifų tokiu atveju, kai dėl tų veiksmų pagal EEB sutarties 88 ar 89 straipsnius nebuvo priimta jokie sprendimo. Teisingumo Teismas konstatavo:
- a. **55 punktas.** „<...> 88 straipsnyje pateikta sąvoka „valstybių narių institucijos“ reiškia administracines institucijas, kurioms daugumoje valstybių narių pavesta taikyti nacionalinius konkurencijos teisės aktus atsižvelgiant į kompetentingų teismų vykdomą teisėtumo kontrolę arba teismus, kuriems ta funkcija buvo specialiai pavesta kitose valstybėse.“
 - b. **60 punktas.** „Todėl kyla klausimas, ar Tarybai pagal 87 straipsnį nepriėmus oro transportui taikomų reglamentų ar direktyvų, nacionalinis teismas, kuris nėra viena iš 88 straipsnyje nurodytų valstybių narių institucijų, vis tiek turi jurisdikciją byloje, kaip antai

pagrindinė byla, priimti sprendimą, kad oro transporto bendrovių suderinti veiksmai dėl tarifų prieštarauja 85 straipsniui, nors dėl tų veiksmų kompetentingos nacionalinės institucijos nėra priėmusios jokio sprendimo pagal 88 straipsnį, o Komisija nėra priėmusi jokio sprendimo pagal 89 straipsnį, ypač jo 2 dalį.“

- c. **61 punktas.** „Reikia atsižvelgti į tai, kad, kaip Teisingumo Teismas konstatavo [byloje 13/61 *Bosch / Van Rijn*], „88 ir 89 straipsniais vis dėlto (**orig. p. 10**) nėra užtikrinamas visapusiškas ir nuoseklus 85 straipsnio taikymas, kad vien dėl šių straipsnių buvimo būtų galima daryti prielaidą, jog 85 straipsnio veiksmingumas buvo visiškai užtikrintas nuo Sutarties įsigaliojimo datos.“
- d. **62 punktas.** „Iš tiesų 88 straipsnyje numatyta, kad valstybių narių institucijos sprendimą dėl susitarimų, sprendimų ir suderintų veiksmų leistinumo priima tik tuo atveju, kai jie teikiami joms tvirtinti pagal tų valstybių narių konkurencijos teisės aktų sistemas. Pagal 89 straipsnį Komisija turi teisę užfiksuoti bet kokią 85 ir 86 straipsnių pažeidimą, tačiau ji neturi teisės pripažinti, kad 85 straipsnio 1 dalis netaikoma, kaip numatyta 85 straipsnio 3 dalyje.“
- e. **63 punktas.** „Tokiomis aplinkybėmis to, kad susitarimas, sprendimas ar suderinti veiksmai gali patekti į 85 straipsnio taikymo sritį, nepakanka, kad jie iš karto būtų pripažinti draudžiamais pagal 85 straipsnio 1 dalį ir todėl savaime negaliojančiais pagal 85 straipsnio 2 dalį.“
- f. **64 punktas.** „Tokia išvada prieštarautų bendrajam teisinio saugumo principui, kuris, kaip Teisingumo Teismas konstatavo [byloje 3/61 *Bosch / Van Rijn*], yra teisinės valstybės principas, kurio būtina laikytis taikant Sutartį, nes pagal tą išvadą tam tikri susitarimai būtų draudžiami ir savaime negaliojantys dar prieš atsirandant galimybei išsiaiškinti, ar tiems susitarimams taikomas visas 85 straipsnis.“
- g. **65 punktas.** „Vis dėlto, reikia pripažinti, kad, kaip Teisingumo Teismas konstatavo [byloje 13/61 *Bosch / Van Rijn*], iki reglamento ar direktyvos, kuriuo įgyvendinami 85 ir 86 straipsniai, kaip numatyta 87 straipsnyje, įsigaliojimo susitarimai ir sprendimai yra draudžiami pagal 85 straipsnio 1 dalį ir savaime negaliojantys pagal 85 straipsnio 2 dalį tik tuo atveju, jei valstybių narių institucijos pagal 88 straipsnį pripažino, kad jie patenka į 85 straipsnio 1 dalies taikymo sritį ir kad jiems netaikoma draudimo išimtis pagal 85 straipsnio 3 dalį, arba tuo atveju, jei Komisija pagal 89 straipsnio 2 dalį užfiksavo pažeidimą.“
- h. **68 punktas.** „Todėl reikia daryti išvadą, kad, jei kompetentingos nacionalinės institucijos (**orig. p. 11**) pagal 88 straipsnį nėra priėmusios sprendimo, kad atitinkami oro transporto bendrovių

suderinti veiksmai dėl tarifų yra draudžiami pagal 85 straipsnio 1 dalį ir kad jiems negali būti taikoma 85 straipsnio 3 dalyje numatyta to draudimo išimtis, arba jei Komisija nėra priėmusi sprendimo pagal 89 straipsnio 2 dalį, kuriame būtų užfiksuota, kad tokie suderinti veiksmai laikomi 85 straipsnio 1 dalies pažeidimu, pats nacionalinis teismas, kaip antai teismas, kuris šiose bylose kreipėsi į Teisingumo Teismą, neturi jurisdikcijos pripažinti, kad nagrinėjami suderinti veiksmai yra suderinami su 85 straipsnio 1 dalimi.“

22. **Sprendimas Ahmed Saeed, 66/86.** Byloje *Ahmed Saeed*, 66/86, priimtame sprendime Teisingumo Teismas, remdamasis Sprendimu *Asjes*, konstatavo (sprendimo 20–21 punktuose), kad susitarimai nustatyti vidaus oro transporto paslaugų ir tarptautinio oro transporto į EB nepriklausančias valstybes ir iš jų tarifus negali būti savaimė negaliojantys pagal EEB sutarties 85 straipsnio 2 dalį, nes jiems toliau taikomi EEB sutarties 88 ir 89 straipsniai, kadangi tuo metu dėl tokių paslaugų pagal EEB sutarties 85 straipsnį nebuvo priimtose įgyvendinimo taisyklės. Teisingumo Teismas nusprendė, kad, priešingai, tokioms paslaugoms taikomas visas EEB sutarties 86 straipsnis nesant būtinybės priimti įgyvendinimo taisykles:

a. **32 punktas.** „<...> tolesnis 88 ir 89 straipsniuose nustatytų pereinamojo laikotarpio taisyklių taikymas pateisinamas tik tuo, kad susitarimams, sprendimams ir suderintiems veiksams, patenkantiems į 85 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, gali būti taikoma 85 straipsnio 3 dalyje numatyta išimtis, o konkurencijos politika kuriama būtent institucijų, kurioms pagal 87 straipsnį priimtomis įgyvendinimo taisyklėmis suteikta jurisdikcija taikyti tokią išimtį arba atsisakyti ją taikyti, sprendimais. Priešingai, jokios išimties niekaip negalima taikyti piktnaudžiavimui dominuojančia padėtimi; toks piktnaudžiavimas Sutartimi paprasčiausiai draudžiamas, o, priklausomai nuo aplinkybių, kompetentingos nacionalinės institucijos arba Komisija, neviršydamos savo įgaliojimų, turi imtis veiksmų dėl to draudimo.“

b. **33 punktas.** „Todėl reikia daryti išvadą, kad visas Sutarties 86 straipsnyje numatytas draudimas taikomas visam oro transporto sektoriui.“

23. **Jungtinės Karalystės nacionalinė institucija.** Pagal Jungtinės Karalystės nacionalinę teisę¹¹ EB sutarties 88 straipsnyje numatyta pareiga pavesta *Secretary of (orig. p. 12) State* (Valstybės sekretorius), veikiančiam kartu su buvusiu *Director General of Fair Trading* (Sąžiningos prekybos generalinis direktorius) ir buvusia *Monopolies and Mergers Commission* (Monopolijų ir susijungimų komisija).

¹¹ *EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996*, SI 1996/2199 (1996 m. EB konkurencijos teisės (88 ir 89 straipsnių) vykdymo užtikrinimo taisyklės); *EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001*, SI 2001/2916 (2001 m. EB konkurencijos teisės (84 ir 85 straipsnių) vykdymo užtikrinimo taisyklės); *EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007*, SI 2007/1846 (2007 m. EB konkurencijos teisės (84 ir 85 straipsnių) vykdymo užtikrinimo (panaikinimo) taisyklės).

24. **Anglijos teismai.** Byloje *La Gaitana Farms SA ir kt. / British Airways plc*¹² Anglijos teismai (teisėja Rose J pirmąja instancija; sprendimas patvirtintas *Court of Appeal* (Apeliacinis teismas), išnagrinėję privačių šalių ginčą dėl oro transporto paslaugų, kuriame buvo pateiktas reikalavimas atlyginti žalą už ES ir (arba) EEE konkurencijos taisyklių pažeidimą, padarė išvadą, kad nacionaliniai teismai neturi teisės taikyti tokių taisyklių tokiam elgesiui, kuris vyko pereinamojo laikotarpio nuostatų taikymo laikotarpiu, jei ir kol nacionalinė konkurencijos institucija arba Komisija nepriėmė sprendimo, kad buvo padarytas EEB sutarties 85 straipsnio pažeidimas.
25. **Nyderlandų teismai.** 2019 m. rugsėjo 18 d. sprendime byloje *Stichting Cartel Compensation v KLM NV ir kt.*, kurioje nagrinėjamas panašus ginčas kaip byloje *La Gaitana*, Amsterdamo apylinkės teismas padarė laikiną išvadą, kad jis neturi jurisdikcijos tokiam elgesiui pereinamojo laikotarpio nuostatų taikymo laikotarpiu taikyti EEB sutarties 85 straipsnio. Atsižvelgdamas į tai, kad Anglijos teismai byloje *La Gaitana* priėjo prie kitokios išvados, Amsterdamo apylinkės teismas nusprendė pagal SESV 267 straipsnį kreiptis į Teisingumo Teismą, kad šis priimtų prejudicinį sprendimą. Amsterdamo apylinkės teismo pateiktas prejudicinis klausimas *Oficialiajame leidinyje* dar nepaskelbtas (tačiau atrodo, kad jis buvo užregistruotas byloje, kurios numeris C-819/19). Tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas susipažino su Amsterdamo apylinkės teismo sprendimo patvirtinto vertimo kopija, iš kurios matyti, kad klausimas buvo suformuluotas taip:

„Ar nacionalinis teismas, nagrinėdamas žalą patyrusių šalių (šiuo atveju – siuntėjų, krovinių vežimo oro transportu paslaugų gavėjų) ir oro transporto bendrovių ginčą, turi jurisdikciją (dėl SESV 101 straipsnio, bent jau EEE sutarties 53 straipsnio, tiesioginio veikimo arba dėl Reglamento Nr. 1/2003 6 straipsnio iš karto atsirandančio poveikio) taikyti visą SESV 101 straipsnį, bent jau EEE susitarimo 53 straipsnį, oro transporto bendrovių susitarimams ir (arba) suderintiems veiksams teikiant krovinių vežimo oro transportu paslaugas skrydžiuose, kurie iki 2004 m. gegužės 1 d. buvo vykdomi maršrutais tarp oro uostų, esančių (**orig. p. 13**) Sąjungoje, ir oro uostų, esančių už EEE ribų, ir iki 2005 m. gegužės 19 d. maršrutais tarp Islandijos, Lichtenšteino, Norvegijos ir oro uostų, esančių už EEE ribų, arba skrydžiuose, kurie iki 2002 m. birželio 1 d. buvo vykdomi tarp atitinkamai Sąjungoje ir Šveicarijoje esančių oro uostų, taip pat laikotarpiu, kuriuo buvo taikoma SESV 104 ir 105 straipsniuose nustatyta pereinamojo laikotarpio tvarka, ar tai pagal pereinamojo laikotarpio tvarką draudžiama?

26. **Prašymas priimti prejudicinį sprendimą.** Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas nutarė pagal SESV 267 straipsnį pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą. Konkrečiai:

¹² (2017) EWHC 2420 (Ch) (Rose J) (2019) EWCA Civ 37 (*Court of Appeal* (Apeliacinis teismas)).

- a. Kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas galėtų priimti sprendimą šioje byloje, taip pat turi būti išnagrinėtas Amsterdamo apylinkės teismo byloje *Stichting* pateiktas prejudicinis klausimas, ar nacionaliniai teismai SESV 101 straipsnį (ir jo pirmtakus) arba EEE susitarimo 53 straipsnį gali taikyti susitarimams tais laikotarpiais, kuriais buvo taikoma pereinamojo laikotarpio tvarka. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nagrinėjamoje byloje klausimas kilo ne dėl oro transporto, o dėl jūrų transporto.
- b. Pageidautina, kad šios bylos šalys, kurių nuomonės gali skirtis nuo bylos *Stichting* šalių nuomonių, turėtų galimybę Teisingumo Teismui pateikti pastabas tuo klausimu.
- c. Gali būti, kad atitinkamas Amsterdamo apylinkės teismo nagrinėjamas ginčas bus išspręstas šalių susitarimu ir ieškinys bus atsiimtas iki tol, kol Teisingumo Teismas priims sprendimą. Tokiu atveju, nesant šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą, jį teikiantis teismas negalėtų remtis Teisingumo Teismo atsakymu į minėtą klausimą.
- d. Šioje byloje kilo kitas klausimas, kuris nekilo byloje *Stichting*, t. y. ar pradinės redakcijos Reglamentu Nr. 1/2003 buvo nustatytos įgyvendinimo taisyklės, taikomos tarptautinio jūrų transporto paslaugoms tarp ne Bendrijos uostų, ar toms paslaugoms buvo toliau taikoma pereinamojo laikotarpio tvarka.
27. Pageidautina, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo prašymas būtų nagrinėjamas kartu su pirmiau nurodytu Amsterdamo apylinkės teismo prašymu priimti prejudicinį sprendimą, nes daug argumentų ir klausimų dėl laikotarpio iki 2004 m. gegužės 1 d. sutaps.
28. Atsižvelgdamas į tai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas pagal SESV 267 straipsnį prašo Europos Sąjungos Teisingumo Teismo atsakyti į šiuos klausimus:
- (orig. p. 14)** „1. Ar nacionalinis teismas turi jurisdikciją pagal EEB sutarties 85 straipsnį ir (arba) EB sutarties 81 straipsnį nagrinėti reikalavimą atlyginti žalą, kai skundžiamas elgesys susijęs su tarptautinio jūrų transporto paslaugų teikimu išimtinai tarp ne EEB ir (arba) ne EB uostų laikotarpiu iki 2004 m. gegužės 1 d., o nacionalinis teismas nebuvo atitinkama valstybės narės institucija, kaip ji suprantama pagal EEB sutarties 88 straipsnį ir (arba) EB sutarties 84 straipsnį?
2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar nacionalinis teismas turi jurisdikciją nagrinėti tokį reikalavimą dėl tarptautinio jūrų transporto paslaugų teikimo išimtinai tarp ne EEB ir (arba) ne EB uostų laikotarpiu nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. spalio 18 d.“