

**Sprawa C-2/20**

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

**Data wpływu:**

6 stycznia 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Zjednoczone Królestwo)

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

16 grudnia 2019 r.

**Strona skarżąca:**

Daimler AG

**Strona pozwana:**

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

---

[...]

**W POSTĘPOWANIU PRZED HIGH COURT OF JUSTICE (WYSOKIM TRYBUNAŁEM)**

**BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES**  
**QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT [ZESPÓŁ**  
**SADÓW WŁAŚCIWYCH W SPRAWACH GOSPODARCZYCH I W**  
**SPRAWACH O PRAWA MAJĄTKOWE (ANGLIA I WALIA), WYDZIAŁ**  
**ŁAWY KRÓLEWSKIEJ, SAD HANDLOWY]**

[...] [skład sądu krajowego]

**DATA: 16 grudnia 2019 r.**

**STRONY:**

**DAIMLER AG**

**Strona skarżąca**

**oraz**

[...]

**(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG**

**(4) WALLENIUS WILHELMOSEN ASA**

**(5) WALLENIUS LOGISTICS AB**

**(6) WILHELMOSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED**

**(7) WALLENIUS WILHELMOSEN OCEAN AS**

[...]

**(9) „K” LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED**

[...]

**(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED**

**(12) COMPAÑIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA**

**(13) „K” LINE EUROPE LIMITED**

**Strona pozwana**

[...] [przebieg postępowania krajowego]

**[Or. 2] SĄD POSTANAWIA:**

1. Skierować do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, na podstawie art. 267 TFUE, wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, w brzmieniu nadanym załącznikiem do niniejszego postanowienia.
2. [...] [rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów]
3. [...].
4. [...]. [przebieg postępowania krajowego]

[...]

### [Or. 3] ZAŁĄCZNIK DO POSTANOWIENIA ODSYŁAJĄCEGO

1. **Decyzja Komisji** W dniu 21 lutego 2018 r. Komisja Europejska przyjęła decyzję dotyczącą postępowania w sprawie usług transportowych świadczonych przez morskich przewoźników samochodowych<sup>1</sup>. W owej decyzji stwierdzono, że szereg przedsiębiorstw naruszyło art. 101 ust. 1 TFUE i art. 53 ust. 1 porozumienia EOG, uczestnicząc w jednolitym i ciągłym naruszeniu polegającym na koordynowaniu cen i podziale klientów w odniesieniu do świadczenia usług dalekomorskiego przewozu ro-ro nowych pojazdów silnikowych (samochodów osobowych, ciężarowych i dużych pojazdów ciężarowych) na różnych trasach do i z Europejskiego Obszaru Gospodarczego w okresie od dnia 18 października 2006 r. do dnia 6 września 2012 r.<sup>2</sup>.
2. W motywach 29–33 decyzji opisano charakter analizowanego w niej zachowania:

„(29) Co się tyczy dalekomorskiego przewozu do i z EOG, strony w różnym stopniu podejmowały zachowania mające na celu: (i) koordynowanie cen określonych ofert; (ii) podział niektórych klientów; oraz (iii) zmniejszanie zdolności w drodze koordynacji złomowania statków.

(30) Zachowanie to było zgodne z tak zwaną „zasadą poszanowania”. Stosownie do niej przewozy nowych pojazdów silnikowych związane z istniejącą działalnością na niektórych trasach dla niektórych klientów były nadal wykonywane przez dotychczasowego przewoźnika (operatora zasiedziałego).

(31) Ze zgromadzonych dowodów wynika, że strony podejmowały, w różnym stopniu, następujące zachowania:

#### *4.1.1. Zasada poszanowania*

<sup>1</sup> Decyzja Komisji AT.40009 – Morscy przewoźnicy samochodowi, C(2018) 983 final.

<sup>2</sup> Zobacz art. 1 decyzji.

(32) Podstawę praktyk podejmowanych przez strony stanowiła zasada poszanowania. Niektórzy przewoźnicy byli uważani za operatorów zasiedziałych w odniesieniu do konkretnych tras lub konkretnych klientów. W celu [Or. 4] utrzymania status quo na rynku przewoźnicy respektowali fakt prowadzenia określonej działalności przez operatora zasiedziałego, w związku z czym albo podawali ceny przewyższające ceny stosowane przez operatora zasiedziałego, albo w ogóle powstrzymywali się od podawania cen. Strony rozdzielały też między siebie jednorazowe i ramowe zapytania ofertowe (zwane dalej „zapytaniami”) (lub oferty) wystosowywane przez niektórych producentów samochodów. Pozostali przewoźnicy mieli dzięki temu na ogół pewność, że nikt nie przejmie ich tras lub działalności, w odniesieniu do których byli uważani za operatorów zasiedziałych. W niektórych przypadkach przewoźnicy stosowali zasadę poszanowania jedynie w celu uniknięcia ewentualnych konfliktów między sobą.

(33) Jeśli chodzi o przewozy przyjmowane w EOG, w przypadku których podejmowano takie zachowania, obejmowały one na przykład pewne przewozy z Azji, RPA i obu Ameryk do EOG. Jeśli chodzi o przewozy ekspediowane z EOG, w przypadku których podejmowano takie zachowania, obejmowały one na przykład pewne przewozy z EOG do Azji, Oceanii, RPA i obu Ameryk”.

3. Co się tyczy zakresu geograficznego zachowania analizowanego w decyzji:

a) w motywie 4 wskazano, co następuje:

„Niniejsza decyzja dotyczy usług dalekomorskiego przewozu samochodów, który rozpoczął się lub zakończył w EOG”;

b) w motywie 41 stwierdzono:

„Zakresem geograficznym odnośnego zachowania objęte były co najmniej przewozy do i z EOG (zwane dalej »przewozami przyjmowanymi« i »ekspediowanymi«)”.

4. Jeśli chodzi o zakres stosowania decyzji w czasie, a konkretnie o dzień, w przypadku którego przyjęto, że stanowił on dzień, od którego strony zaczęły podejmować analizowane zachowania, w motywie 42 wskazano, co następuje:

„Przepisy dotyczące stosowania prawa konkurencji mają zastosowanie do wszystkich usług transportu morskiego, w tym do usług *kabotażu* i międzynarodowych usług trampowych, począwszy od wejścia w życie rozporządzenia Rady (WE) nr 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r., które uchyliło rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 z dniem 18 października 2006 r. Komisja mogła wykonać swoją kompetencję w zakresie ukarania stron za zachowanie najwcześniej od tego dnia. Aby uwzględnić tę zmianę w zakresie kompetencji **przyjmuje się**, na potrzeby niniejszej decyzji, że

wszystkie strony zaczęły podejmować analizowane zachowanie z dniem 18 października 2006 r.” (podkreślenie dodane).

5. **[Or. 5] Postępowanie krajowe** W powództwie złożonym do sądu odsyłającego podniesiono zarzut, że pozwane naruszyły art. 101 ust. 1 TFUE (wcześniej art. 85 ust. 1 EWG / art. 81 ust. 1 WE) i art. 53 porozumienia EOG w okresie od 1997 r. (w przypadku pozwanej wymienionej w pkt 12, tj. CSAV – od 2000 r.) do dnia 17 października 2006 r. w związku ze świadczeniem międzynarodowych usług dalekomorskiego przewozu ro-ro samochodów na trasach na całym świecie, w tym między portami poza EWG / poza WE / poza EOG. Daimler AG utrzymuje, powołując się na art. 101 ust. 1 [TFUE] w odniesieniu do świadczenia usług dalekomorskiego przewozu ro-ro samochodów pomiędzy portami poza UE i EOG, że to w Niemczech:
  - a) Daimler AG prowadziła scentralizowaną procedurę przetargową na usługi transportu morskiego i zawierała umowy ramowe, na podstawie których świadczone owe usługi;
  - b) podjęto bezprawne zachowanie, które polegało na składaniu niekonkurencyjnych ofert w ramach tej procedury lub powstrzymywaniu się od składania konkurencyjnych ofert w ramach owej procedury; oraz
  - c) Daimler AG poniosła szkodę.
6. **Traktat EWG** Początkowo przepisy wprowadzające w życie art. 85 i 86 EWG były przewidziane w art. 87, 88 i 89 EWG.
7. Zgodnie z art. 87 ust. 1 EWG Rada wydawała odpowiednie rozporządzenia lub dyrektywy w celu zastosowania zasad ustanowionych w art. 85 i 86.
8. Artykuł 88 EWG miał następujące brzmienie:
 

„Do chwili wejścia w życie przepisów przyjętych w wykonaniu art. 87, władze państw członkowskich rozstrzygają o dopuszczalności porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych oraz w sprawie nadużywania pozycji dominującej na wspólnym rynku, zgodnie z prawem ich krajów i z postanowieniami art. 85, zwłaszcza ust. 3, i art. 86”.
9. Zgodnie z art. 89 EWG Komisja była właściwa do wszczynania postępowań i przyjmowania uzasadnionych decyzji w przypadku naruszeń art. 85 i 86 EWG.
10. **Rozporządzenie nr 17** Pierwszym rozporządzeniem wprowadzającym w życie art. 85 i 86 EWG, które Rada przyjęła na podstawie art. 87 EWG, było rozporządzenie Rady nr 17 z 1962 r.<sup>3</sup>. Artykuł 1 rozporządzenia Rady nr 141

<sup>3</sup> Dz.U. 1962, 13, s. 204.

wyłączył sektor transportu [Or. 6] z zakresu stosowania rozporządzenia nr 17<sup>4</sup>. W związku z tym stosowanie art. 85 i 86 EWG w sektorze transportu morskiego było regulowane przez art. 88 i 89 EWG.

11. **Rozporządzenie nr 4056/86** W rozporządzeniu Rady nr 4056/86 ustanowiono szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 traktatu do usług transportu morskiego<sup>5</sup>; zob. art. 1 ust. 1. Rozporządzenie nr 4056/86 weszło w życie z dniem 1 lipca 1987 r.; zob. art. 27. W art. 1 ust. 2 rozporządzenia nr 4056/86 przedmiot i zakres rozporządzenia określono w następujący sposób:

„Rozporządzenie stosuje się tylko do usług międzynarodowego transportu morskiego z lub do jednego lub więcej portów Wspólnoty, innych niż usługi trampowe” (podkreślenie dodane).

12. W rozporządzeniu nr 4056/86 nie ustanowiono żadnych przepisów wykonawczych regulujących usługi międzynarodowego transportu morskiego między portami poza Wspólnotą.
13. **Rozporządzenie nr 1/2003** Rozporządzenie Rady nr 1/2003<sup>6</sup> uchyliło, ze skutkiem od dnia 1 maja 2004 r., rozporządzenia nr 17 i nr 141<sup>7</sup>, zastępując je nowym systemem stosowania art. 101 i 102 TFUE. Co się tyczy owego systemu:

a) w rozdziale I rozporządzenia nr 1/2003 ustanowiono pewne „zasady”. Zgodnie z art. 1 ust. 1 wszelkie porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione, o których mowa w art. 101 TFUE i które nie spełniają warunków określonych w art. 101 ust. 3 TFUE, są zakazane, bez konieczności podejmowania w tym celu uprzedniej decyzji. Jak stanowi art. 1 ust. 2 [owego rozporządzenia], wszelkie porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione, które spełniają warunki określone w art. 101 ust. 3 TFUE, nie są zakazane, bez konieczności podejmowania w tym celu uprzedniej decyzji;

b) w rozdziale II rozporządzenia nr 1/2003 określono „uprawnienia” Komisji i państw członkowskich w zakresie stosowania reguł konkurencji Unii. Zgodnie z art. 4 do celów stosowania art. 101 i 102 TFUE Komisja ma uprawnienia przewidziane w owym rozporządzeniu. Jak stanowi art. 5, organy ochrony konkurencji państw członkowskich mają prawo stosowania art. 101 i 102 TFUE w indywidualnych sprawach. Zgodnie z art. 6 sądy krajowe są

<sup>4</sup> Dz.U. 1962, 124, s. 2751.

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

<sup>6</sup> Dz.U. 2003, L 1, s. 1.

<sup>7</sup> Zobacz art. 43 rozporządzenia nr 1/2003.

uprawnione do stosowania art. 101 i 102 TFUE. Jeśli chodzi o rolę sądów krajowych, motyw 7 przewiduje, że:

[Or. 7] „[s]ądy krajowe mają do odegrania zasadniczą rolę w dziedzinie stosowania wspólnotowych reguł konkurencji. Kiedy rozstrzygają spór między podmiotami prywatnymi, chronią **prawa przedmiotowe** na mocy prawa wspólnotowego, na przykład przyznając odszkodowanie poszkodowanym. Rola sądów krajowych w takim przypadku uzupełnia rolę organów ochrony konkurencji państw członkowskich. Dlatego sądy powinny być uprawnione do pełnego stosowania art. [101 i 102 TFUE]” (podkreślenie dodane);

- c) w rozdziale X rozporządzenia nr 1/2003 zawarto pewne „przepisy ogólne”. Wśród nich znajduje się art. 32 (zatytułowany „Wyłączenia”);
  - d) rozdział XI rozporządzenia nr 1/2003 zawiera „przepisy przejściowe, zmieniające i końcowe”. Wśród nich znajduje się art. 38 [zatytułowany „Zmiany w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86”], o którym będzie jeszcze mowa poniżej.
14. Artykuł 32 rozporządzenia nr 1/2003, w brzmieniu pierwotnie obowiązującym, stanowił, co następuje:
- „Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
- a) międzynarodowych usług trampowych, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (EWG) nr 4056/86;
  - b) usług transportu morskiego, odbywających się wyłącznie między portami tego samego państwa członkowskiego, o których mowa w art. 1. ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86;
  - c) transportu lotniczego między lotniskami Wspólnoty a państwami trzecimi”.
15. Artykuł 32 rozporządzenia nr 1/2003 nie wyłącza wyraźnie z zakresu stosowania tego rozporządzenia innych usług transportu morskiego, w tym usług międzynarodowego transportu morskiego między portami poza Wspólnotą, które nie są usługami trampowymi zdefiniowanymi w art. 1 ust. 3 lit. a) rozporządzenia nr 4056/86. Artykuł 32 lit. c) rozporządzenia nr 1/2003 został uchylony ze skutkiem od dnia wejścia w życie rozporządzenia nr 1/2003.
16. Na mocy art. 38 rozporządzenia nr 1/2003 uchylono przepisy proceduralne zawarte w art. 10–25 rozporządzenia nr 4056/86 (z wyjątkiem art. 13 ust. 3) (które zastąpiono nowymi przepisami proceduralnymi przewidzianymi w rozporządzeniu nr 1/2003) i zmieniono niektóre inne przepisy rozporządzenia nr 4056/86. Rozporządzenie nr 1/2003 nie zmieniło w pozostałym zakresie rozporządzenia

nr 4056/86, którego przepisy materialne utrzymano w **[Or. 8]** mocy. Pokrótce, owe przepisy materialne przewidują pewne wyłączenia w odniesieniu do porozumień technicznych i konferencji linii żeglugowych (art. 2–7 rozporządzenia nr 4056/86), a także zakaz nadużywania pozycji dominującej (art. 8 rozporządzenia nr 4056/86). Przedmiotowy zakres stosowania owych przepisów materialnych pozostał niezmieniony w stosunku do zakresu ustalonego w art. 1 rozporządzenia nr 4056/86.

17. **Rozporządzenie nr 1419/2006** Rozporządzenie Rady nr 1419/2006<sup>8</sup> uchyliło, ze skutkiem od dnia 18 października 2006 r., rozporządzenie nr 4056/86<sup>9</sup> i art. 32 rozporządzenia nr 1/2003<sup>10</sup>.
18. Dla sądu odsyłającego nie jest jasne, czy w rozporządzeniu nr 1/2003, w brzmieniu pierwotnie obowiązującym, ustanowiono przepisy wykonawcze regulujące usługi międzynarodowego transportu morskiego między portami poza Wspólnotą, czy też owe usługi nadal podlegały przepisom przejściowym do chwili uchylecia, rozporządzeniem nr 1419/2006, art. 32 rozporządzenia nr 1/2003 i art. 1 rozporządzenia nr 4056/86.
19. Ponadto dla sądu odsyłającego nie jest jasne, czy sądy krajowe są właściwe do stosowania art. 85 EWG (w brzmieniu wówczas obowiązującym) w odniesieniu do zachowania podejmowanego w okresie, w którym zastosowanie miały przepisy przejściowe. Wątpliwości te wynikają z odmiennych wniosków wyprowadzonych z orzecznictwa Trybunału (przywołanego w pkt 20–22 poniżej) przez sądy angielskie i niderlandzkie (w wyrokach, o których mowa w pkt 24 i 25 poniżej).
20. **Sprawa 127/73, Belgische Radio en Televisie/SV SABAM** W wyroku z dnia 30 stycznia 1974 r., SABAM (127/73), Trybunał orzekł, że kompetencja sądów krajowych do stosowania art. 85 i 86 EWG, zwłaszcza w sporach podlegających prawu prywatnemu, wynika z bezpośredniej skuteczności owych przepisów, które przyznają bezpośrednio jednostkom prawa, do ochrony których zobowiązane są sądy krajowe (pkt 15–16). Trybunał orzekł ponadto, że art. 9 rozporządzenia nr 17 nie pozbawia sądów krajowych takiej kompetencji (pkt 17–20). Jeśli chodzi o znaczenie, jakie dla sądów krajowych ma postępowanie prowadzone przez Komisję Europejską na podstawie rozporządzenia nr 17, Trybunał zbadał tę kwestię z punktu widzenia pewności prawa w następujący sposób: **[Or. 9]**
  - a) **punkt 21** „[...] jeżeli Komisja wszczyna postępowanie w trybie art. 3 rozporządzenia nr 17, taki sąd może, jeżeli uważa to za konieczne ze względu na pewność prawa, postanowić o zawieszeniu toczącego się przed nim postępowania do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez Komisję”;

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

<sup>9</sup> Zobacz art. 1 rozporządzenia nr 1419/2006.

<sup>10</sup> Zobacz art. 2 rozporządzenia nr 1419/2006.



- b) **punkt 22** „Natomiast sąd krajowy powinien co do zasady kontynuować toczące się przed nim postępowanie, jeżeli uznaje, że sporne zachowanie ewidentnie nie może wywierać odczuwalnego wpływu na konkurencję lub wymianę handlową między państwami członkowskimi lub że nie ma wątpliwości co do niezgodności takiego zachowania z art. [102 TFUE]”.
21. **Sprawy połączone od 209/84 do 213/84, Asjes** W wyroku Asjes (sprawy połączone od 209/84 do 213/84), Trybunał zbadał, czy sąd krajowy może zastosować art. 85 EWG do uzgodnionych praktyk taryfowych stosowanych przy świadczeniu usług transportu lotniczego, w odniesieniu do których w czasie mającym znaczenie dla sprawy nie obowiązywały żadne przepisy wykonawcze, jeżeli w przedmiocie tych praktyk nie wydano decyzji na podstawie art. 88 lub art. 89 EWG. Trybunał orzekł, co następuje:
- a) **punkt 55** „[...] użyty w art. 88 termin »władze państw członkowskich« odnosi się albo do organów administracyjnych, którym powierzono – w większości państw członkowskich – zadanie stosowania przepisów krajowych w dziedzinie konkurencji, które to stosowanie podlega kontroli zgodności z prawem przeprowadzanej przez właściwe sądy, albo do sądów, którym – w pozostałych państwach członkowskich – w sposób szczególny powierzono owo zadanie”;
- b) **punkt 60** „W tych okolicznościach nasuwa się pytanie, czy – w razie braku wydanych przez Radę na podstawie art. 87 rozporządzeń lub dyrektyw mających zastosowanie do sektora transportu lotniczego – sąd krajowy, który nie należy do kategorii »władz państw członkowskich«, o której mowa w art. 88, jest mimo to właściwy do stwierdzenia, w ramach postępowania takiego jak postępowanie główne, że uzgodnione praktyki taryfowe między liniami lotniczymi są sprzeczne z art. 85, choć w przedmiocie tych praktyk uzgodnionych żadnej decyzji nie podjęły ani właściwe władze krajowe na podstawie art. 88, ani Komisja na podstawie art. 89, a w szczególności art. 89 ust. 2”;
- c) **punkt 61** „Należy przypomnieć w tym względzie, że – jak Trybunał orzekł w wyroku z dnia 6 kwietnia 1962 r., Bosch/Van Rijn (13/61) – »art. 88 i 89 nie mogą zapewnić pełnego i spójnego stosowania art. 85, tak że sam fakt ich obowiązywania pozwoliłby uznać, iż art. 85 był w pełni skuteczny począwszy od dnia wejścia w życie traktatu«”;
- d) **punkt 62** „W istocie art. 88 przewiduje możliwość podjęcia przez władze państw członkowskich decyzji w sprawie dopuszczalności porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych jedynie wówczas, gdy są im one przedkładane do zatwierdzenia w ramach przepisów w dziedzinie konkurencji obowiązujących w ich krajach. Natomiast

zgodnie z art. 89 Komisja jest uprawniona do stwierdzania ewentualnych naruszeń art. 85 i 86, ale nie ma kompetencji do przyznania wyłączenia w rozumieniu art. 85 ust. 3”;

- e) **punkt 63** „W tych okolicznościach fakt, że porozumienie, decyzja lub praktyka uzgodniona mogą wchodzić w zakres stosowania art. 85, nie wystarcza do automatycznego uznania ich za zakazane w świetle art. 85 ust. 1, a przez to nieważne z mocy prawa na podstawie art. 85 ust. 2”;
  - f) **punkt 64** „Tego rodzaju wniosek byłby bowiem sprzeczny z ogólną zasadą pewności prawa stanowiącą – jak orzekł Trybunał w wyroku z dnia 6 kwietnia 1962 r. [Bosch/Van Rijn (13/61)] – zasadę prawną, której należy przestrzegać przy stosowaniu traktatu, ponieważ wywoływałby on skutek w postaci zakazywania określonych porozumień i uznawania ich za nieważne z mocy prawa, jeszcze zanim w ogóle możliwe byłoby ustalenie, czy art. 85 jako całość ma zastosowanie do takich porozumień”;
  - g) **punkt 65** „Należy jednak przyjąć, że – jak Trybunał stwierdził w wyroku z dnia 6 kwietnia 1962 r. [Bosch/Van Rijn (13/61)] – do chwili wejścia w życie rozporządzenia lub dyrektywy w celu zastosowania art. 85 i 86 w rozumieniu art. 87 porozumienia i decyzje są zakazane na podstawie art. 85 ust. 1 i nieważne z mocy prawa na podstawie art. 85 ust. 2 jedynie w zakresie, w jakim władze państw członkowskich uznały je, zgodnie z art. 88, za wchodzące w zakres stosowania art. 85 ust. 1 i niekwalifikujące się do objęcia zwolnieniem z zakazu zgodnie z art. 85 ust. 3, lub w zakresie, w jakim Komisja stwierdziła naruszenie na podstawie art. 89 ust. 2”;
  - h) **punkt 68** „W związku z tym należy stwierdzić, że jeśli właściwe władze [Or. 11] krajowe nie wydały na podstawie art. 88 decyzji stwierdzającej, że dana uzgodniona praktyka taryfowa między liniami lotniczymi jest zakazana na mocy art. 85 ust. 1 i nie może być objęta zwolnieniem z tego zakazu zgodnie z art. 85 ust. 3, lub jeżeli Komisja nie wydała na podstawie art. 89 ust. 2 decyzji stwierdzającej, że taka praktyka uzgodniona stanowi naruszenie art. 85 ust. 1, sąd krajowy taki jak ten, który skierował pytania w niniejszych sprawach do Trybunału, sam nie jest właściwy do uznania, że analizowana uzgodniona praktyka taryfowa jest niezgodna z art. 85 ust. 1”.
22. **Sprawa 66/86, Ahmed Saeed** W wyroku Ahmed Saeed (66/86) Trybunał Sprawiedliwości orzekł (w pkt 20–21), przywołując wyrok Asjes, że porozumienia mające na celu ustalanie taryf stosowanych przy świadczeniu usług transportu lotniczego w ruchu krajowym i w ramach międzynarodowego transportu lotniczego do i z państw nienależących do WE nie były nieważne z mocy prawa w zastosowaniu art. 85 ust. 2 EWG, ponieważ podlegały regulacji

art. 88 i 89 EWG, zważywszy, że w tym czasie nie obowiązywały żadne przepisy wykonawcze dotyczące takich usług wydane na podstawie art. 85 EWG. Trybunał uznał natomiast, że art. 86 EWG miał w pełni zastosowanie do takich usług, bez konieczności wydawania w tym celu jakichkolwiek przepisów wykonawczych:

- a) **punkt 32** „[...] wyłącznym uzasadnieniem dla dalszego stosowania przepisów przejściowych przewidzianych w art. 88 i 89 jest fakt, że porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione objęte zakresem art. 85 ust. 1 mogą skorzystać ze zwolnienia przewidzianego w art. 85 ust. 3 oraz że to w drodze decyzji wydawanych przez instytucje, którym przyznano – w oparciu o przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie art. 87 – uprawnienia do udzielenia lub odmowy udzielenia takiego zwolnienia, następuje rozwój polityki w dziedzinie konkurencji. Z kolei udzielenie, w jakiegokolwiek sposób, jakiegokolwiek zwolnienia w odniesieniu do nadużycia pozycji dominującej jest niemożliwe; tego rodzaju nadużycie jest po prostu zakazane przez traktat, a zadaniem – w zależności od danego przypadku – właściwych władz krajowych lub Komisji jest podjęcie odpowiednich działań w związku z naruszeniem takiego zakazu w granicach przysługujących im kompetencji”;
- b) **punkt 33** „Należy zatem stwierdzić, że zakaz ustanowiony w art. 86 traktatu ma w pełni zastosowanie do całego sektora transportu lotniczego”.
23. **Organ krajowy w Zjednoczonym Królestwie** Na mocy przepisów prawa krajowego Zjednoczonego Królestwa<sup>11</sup> wykonywanie obowiązku wpływającego z art. 88 WE powierzono Secretary of [Or. 12] State (sekretarzowi stanu, Zjednoczone Królestwo), działającemu wspólnie z organem funkcjonującym uprzednio pod nazwą Director General of Fair Trading (dyrektor generalny ds. uczciwego handlu, Zjednoczone Królestwo) i organem funkcjonującym uprzednio pod nazwą Monopolies and Mergers Commission (komisja ds. monopolii i połączeń, Zjednoczone Królestwo).
24. **Orzecznictwo sądów angielskich** W sprawie La Gaitana Farms SA & Others/British Airways plc<sup>12</sup> sądy angielskie [wyrok wydany w pierwszej instancji przez sąd w składzie J. Rose i utrzymany w mocy przez Court of Appeal (sąd apelacyjny, Zjednoczone Królestwo)] orzekły, w związku z toczącym się między podmiotami prywatnymi sporem dotyczącym usług transportu lotniczego, w ramach którego dochodzono odszkodowania za naruszenie reguł

<sup>11</sup> The EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996 [rozporządzenie z 1996 r. w sprawie wykonywania prawa konkurencji WE (art. 88 i 89)], SI 1996/2199; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001 [rozporządzenie z 2001 r. w sprawie wykonywania prawa konkurencji WE (art. 84 i 85)], SI 2001/2916; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI 2007/1846 [rozporządzenie (uchylające) z 2007 r. w sprawie wykonywania prawa konkurencji WE (art. 84 i 85)], SI 2007/1846.

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

konkurencji UE/EOG, że sądy krajowe nie są właściwe do stosowania takich reguł do takiego zachowania, które miało miejsce w okresie objętym przepisami przejściowymi, o ile i do czasu, gdy krajowy organ ochrony konkurencji lub Komisja nie stwierdzi, że miało miejsce naruszenie art. 85 EWG.

25. **Orzecznictwo sądów niderlandzkich** W orzeczeniu z dnia 18 września 2019 r., Stichting Cartel Compensation/KLM NV i in., które zapadło w toku postępowania dotyczącego podobnego sporu, co spór zawisły w sprawie La Gaitana, sąd pierwszej instancji w Amsterdamie stwierdził tymczasowo, że jest właściwy do zastosowania art. 85 EWG do takiego zachowania w okresie objętym przepisami przejściowymi. Z uwagi na fakt, że sądy angielskie doszły w sprawie La Gaitana do odmiennego wniosku, sąd pierwszej instancji w Amsterdamie postanowił wystąpić do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE. Pytanie zadane Trybunałowi w trybie prejudycjalnym przez sąd pierwszej instancji w Amsterdamie nie zostało jeszcze opublikowane w Dzienniku Urzędowym (choć sprawę zarejestrowano pod sygnaturą C-819/19). Sąd odsyłający miał jednak okazję zapoznać się z odpisem uwierzytelnionego tłumaczenia orzeczenia sądu pierwszej instancji w Amsterdamie, zgodnie z którym owo pytanie sformułowano w następujący sposób:

„Czy w sporze między poszkodowanymi (w niniejszej sprawie są nimi spedytorzy będący odbiorcami usług lotniczego przewozu towarów) a liniami lotniczymi sąd krajowy jest właściwy – czy to ze względu na skutek bezpośredni art. 101 TFUE, a przynajmniej art. 53 porozumienia EOG, czy to ze względu na skutek bezpośredni art. 6 rozporządzenia nr 1/2003 – do zastosowania w pełni art. 101 TFUE, a przynajmniej art. 53 porozumienia EOG do porozumień/praktyk uzgodnionych między liniami lotniczymi w zakresie usług lotniczego przewozu towarów świadczonych w ramach lotów wykonywanych przed dniem 1 maja 2004 r. na trasach między portami lotniczymi w [Or. 13] UE i portami lotniczymi poza EOG, przed dniem 19 maja 2005 r. na trasach między Islandią, Liechtensteinem, Norwegią i portami lotniczymi poza EOG, a także przed dniem 1 czerwca 2002 r. pomiędzy portami lotniczymi w UE i Szwajcarii, także w odniesieniu do okresu, kiedy obowiązywał system przejściowy ustanowiony w art. 104 i 105 TFUE, czy też jest to wykluczone w świetle tego systemu przejściowego?”.

26. **Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym** W związku z powyższym sąd odsyłający postanowił wystąpić do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE. W szczególności:
- a) kwestia, o rozstrzygnięcie której sąd pierwszej instancji w Amsterdamie zwrócił się do Trybunału w ramach postępowania w sprawie Stichting, mianowicie, czy sądy krajowe mogą stosować art. 101 TFUE (oraz obowiązujące przed nim przepisy) lub art. 53

- porozumienia EOG do porozumień obowiązujących w okresie, w którym miał zastosowanie system przejściowy, ma znaczenie także dla wydania przez sąd odsyłający rozstrzygnięcia w ramach niniejszego sporu. W postępowaniu przed sądem odsyłającym kwestia ta nie odnosi się do sektora transportu lotniczego, lecz do sektora transportu morskiego;
- b) pożądane jest, aby strony tego postępowania, które mogą zapatrywać się na ów problem inaczej niż strony w sprawie Stichting, powinny mieć możliwość przedstawienia Trybunałowi swoich uwag w przedmiocie tego zagadnienia;
- c) możliwe jest, że strony zdecydują się rozstrzygnąć polubownie spór zawisły przed sądem pierwszej instancji w Amsterdamie, co spowoduje cofnięcie pozwu, zanim jeszcze Trybunał wyda orzeczenie. W takim przypadku jeżeli sąd odsyłający nie skieruje do Trybunału niniejszego wniosku, nie będzie miał możliwości zapoznania się z jego odpowiedzią na zadane pytanie;
- d) w ramach niniejszego postępowania występuje kwestia, która nie pojawia się w postępowaniu w sprawie Stichting: dotyczy ona tego, czy rozporządzenie nr 1/2003, w brzmieniu pierwotnie obowiązującym, ustanowiło przepisy wykonawcze regulujące usługi międzynarodowego transportu morskiego między portami poza Wspólnotą, czy też owe usługi podlegały w dalszym ciągu przepisom przejściowym.
27. Pożądane byłoby, gdyby wniosek złożony przez sąd odsyłający został rozpatrzony łącznie z wnioskiem złożonym przez sąd pierwszej instancji w Amsterdamie, o którym mowa powyżej, zważywszy na fakt pokrywania się ze sobą w znacznym stopniu poszczególnych zagadnień i argumentów dotyczących okresu przed dniem 1 maja 2004 r.
28. Dlatego też tutejszy sąd zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, w trybie art. 267 TFUE, o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:
- [Or. 14]** „1. Czy sąd krajowy jest właściwy do orzekania w przedmiocie roszczenia odszkodowawczego na podstawie art. 85 EWG / art. 81 WE, jeżeli zarzucane zachowanie polegało na świadczeniu usług międzynarodowego transportu morskiego wyłącznie między portami poza EWG/WE w okresie przed dniem 1 maja 2004 r., a sąd krajowy nie stanowił właściwej władzy państwa członkowskiego w rozumieniu art. 88 EWG / art. 84 WE?
2. W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze: czy sąd krajowy jest właściwy do orzekania w przedmiocie takiego roszczenia w zakresie, w jakim dotyczy ono świadczenia usług międzynarodowego transportu morskiego wyłącznie między portami poza EWG/WE w okresie od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 18 października 2006 r.?”.