

Vec C-2/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

6. január 2020

Vnútroštátny súd:

High Court of Justice (Queen's Bench Division)

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

16. december 2019

Žalobca:

Daimler AG

Žalovaní:

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

[omissis]

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE (Vrchný súd, Spojené kráľovstvo)

BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT (Obchodné
a majetkové sudy Anglicka a Walesu, oddelenie Queen's bench, obchodný
súd, Spojené kráľovstvo)

[omissis] [zloženie vnútroštátneho súdu]

DÁTUM: 16. decembra 2019

V KONANÍ MEDZI:

DAIMLER AG

Žalobcom

-a-

[omissis]

(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMSSEN ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMSSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMSSEN OCEAN AS

[omissis]

(9) „K“ LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

[omissis]

(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

(12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

(13) „K“ LINE EUROPE LIMITED

Žalovanými

[omissis] [vnútroštátne konanie]

ROZHODOL TAKTO:

1. Súd podáva na Súdny dvor Európskej únie podľa článku 267 ZFEÚ návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorého znenie sa nachádza v prílohe tohto uznesenia.
2. [omissis] [rozhodnutie o trovách]
3. [omissis].
4. [omissis]. [vnútroštátne konanie]

[omissis]

PRÍLOHA K NÁVRHU NA ZAČATIE PREJUDICIÁLNEHO KONANIA

1. **Rozhodnutie Komisie** Európska komisia prijala 21. februára 2018 rozhodnutie v súvislosti s dopravnými službami poskytovanými námornými prepravcami automobilov.¹ Z tohto rozhodnutia vyplýva, že niekoľko spoločností porušilo článok 101 ods. 1 ZFEÚ a článok 53 ods. 1 EHP tým, že sa zúčastnili na jedinom a pokračujúcom porušovaní, ktoré spočívalo v koordinácii cien a v rozdeľovaní zákazníkov v súvislosti s poskytovaním námornej prepravy nových motorových vozidiel systémom roll-on/roll-off (ide o vjazd a výjazd vozidiel na palubu lode a z paluby lode), (osobné automobily, nákladné vozidlá a vysoké a ťažké úžitkové vozidlá), pričom uvedená námorná preprava prebiehala na rôznych trasách do a z Európskeho hospodárskeho priestoru v období od 18. októbra 2006 do 6. septembra 2012.²
2. Povahu správania, ktorého sa rozhodnutie týka, opisujú jeho odôvodnenia 29 až 33:

„29. Vzhľadom na námornú prepravu do a z EHP sa strany zúčastňovali v rozličnej miere na správaní, ktorým sa usilovali: i) koordinovať ceny niektorých výberových konaní, ii) rozdeliť obchodné činnosti niektorých zákazníkov, iii) znížiť kapacity prostredníctvom koordinácie šrotovania lodí.

(30) Uvedené správanie sa riadilo tzv. „pravidlom rešpektu“. Podľa tejto zásady mal prepravu nových motorových vozidiel týkajúcu sa už existujúcich obchodných činností na určitých trasách a pre určitých zákazníkov naďalej uskutočňovať tradičný prepravca (etablovaný prepravca).

(31) Dôkazy poukazujú na to, že správanie strán malo s rôznou mierou intenzity nasledujúce podoby:

4.1.1. Pravidlo rešpektu

¹ Rozhodnutie Komisie AT.40009 – Námorní prepravcovia automobilov, C(2018) 983 final.

² Pozri článok 1 rozhodnutia.

(32) Strany vychádzali pri svojom konaní z pravidla rešpektu, ako z hlavnej zásady. Niektorí prepravcovia boli v súvislosti s konkrétnymi trasami a/alebo konkrétnymi zákazníkmi považovaní za etablovaných. V záujme udržania *status quo* na trhu prepravcovia rešpektovali obchodnú činnosť etablovaného prepravcu, a to buď tým, že ich cenové ponuky boli vyššie ako ceny etablovaného prepravcu, alebo tým, že cenovú ponuku neposkytli vôbec. Do tohto typu správania spadali aj jednotlivé a všeobecné Žiadosti o cenové ponuky („ŽCP“) (alebo ponuky) vypracované niektorými výrobcami motorových vozidiel. Ostatní prepravcovia získali ako protihodnotu uistenie, že si budú môcť zabezpečiť iné konkrétne trasy/obchodné činnosti, v rámci ktorých pôsobili ako etablovaní prepravcovia oni. V niektorých prípadoch prepravcovia dodržiavali pravidlo rešpektu len preto, že sa chceli vyhnúť možným konfliktom medzi sebou.

(33) Dotknutá preprava do EHP sa týkala napríklad niektorých dodávok z Ázie, Južnej Afriky a z amerického kontinentu do EHP. Dotknutá preprava z EHP sa týkala napríklad niektorých dodávok do Ázie, Oceánie, Južnej Afriky a na americký kontinent.“

3. Pokiaľ ide o geografickú pôsobnosť konania, ktorého sa rozhodnutie týka:
 - a. odôvodnenie 4 uvádza:

„Toto rozhodnutie sa zameriava na služby námornej prepravy automobilov, ktorých poskytovanie sa začalo alebo skončilo v EHP.“
 - b. Okrem toho sa v odôvodnení (41) uvádza:

„Geografická pôsobnosť dotknutého správania sa týka prinajmenšom prepravy do EHP a z EHP (ďalej len preprava ‚do EHP‘ a ‚z EHP‘)“
4. Pokiaľ ide o časovú pôsobnosť rozhodnutia, a konkrétne o predpokladaný začiatok dotknutého správania, odôvodnenie 42 stanovuje:

„Vykonávacie pravidlá týkajúce sa práva hospodárskej súťaže sa vzťahujú na všetky služby námornej dopravy vrátane *kabotáže* a medzinárodných trampeových služieb, a to od nadobudnutia účinnosti nariadenia Rady (ES) č. 1419/2006 z 25. septembra 2006, ktorým sa od 18. októbra 2006 zrušuje nariadenie (EHS) č. 4056/86. Uvedený dátum je prvým dňom, od ktorého má Komisia právomoc ukladať sankcie za správanie strán. Na účely tohto rozhodnutia a v záujme rešpektovania tejto zmeny právomoci **platí domnienka, že správanie sa začalo** u všetkých strán 18. októbra 2006.“ (zvýraznil vnútroštátny súd)
5. **Vnútroštátne konanie** Žaloba pred vnútroštátnym súdom obsahuje tvrdenie, že žalovaní porušili článok 101 ods. 1 ZFEÚ (predtým článok 85 ods. 1 EHS/článok 81 ods. 1 ES) a článok 53 EHS v období od roku 1997 (pokiaľ ide o 12. žalovaného, CSAV, od roku 2000) do 17. októbra 2006 v súvislosti

s poskytovaním medzinárodnej námornej prepravy motorových vozidiel systémom roll-on/roll-off na trasách po celom svete vrátane trás medzi prístavmi, ktoré sú mimo EHS, ES a EHP. Na základe článku 101 ods. 1 Daimler AG v súvislosti s poskytovaním námornej prepravy motorových vozidiel systémom roll-on/roll-off medzi prístavmi mimo EÚ a EHS tvrdí, že práve v Nemecku:

- a. táto spoločnosť uskutočnila centrálné výberové konanie na služby námornej prepravy a zabezpečila rámcové dohody, na základe ktorých boli tieto služby poskytované;
 - b. došlo k protiprávnemu konaniu tým, že boli v rámci uvedeného výberového konania predložené nekonkurenčné ponuky a/alebo konkurenčné ponuky v rámci tohto výberového konania neboli predložené; a
 - c. spoločnosti Daimler vznikla ujma.
6. **Zmluva EHS** Pôvodné vykonávacie pravidlá v súvislosti s článkami 85 a 86 EHS boli stanovené v článkoch 87, 88 a 89 EHS.
 7. V článku 87 ods. 1 EHS sa uvádzalo, že Rada prijme príslušné nariadenia alebo smernice na vykonávanie zásad stanovených v článkoch 85 a 86.
 8. Článok 88 EHS stanovoval:

„Do nadobudnutia účinnosti opatrení vydaných podľa článku 87 rozhodujú orgány členských štátov o prípustnosti dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov, ako aj o zneužívaní dominantného postavenia na spoločnom trhu v súlade s právom príslušného členského štátu a s ustanoveniami článku 85, najmä odseku 3 a článku 86.“
 9. Podľa článku 89 EHS mala Komisia v súvislosti s porušeniami článkov 85 a 86 EHS právomoc prešetrovať a prijímať odôvodnené stanoviská.
 10. **Nariadenie 17** Prvým nariadením, ktorým sa vykonávali články 85 a 86 EHS a Rada ho prijala na základe článku 87 EHS, bolo v roku 1962 nariadenie Rady č. 17.³ Článok 1 nariadenia Rady č. 141 vyňal z pôsobnosti nariadenia č. 17 dopravu.⁴ V tom čase sa uplatňovanie článku 85 a 86 EHS v oblasti námornej dopravy riadilo článkami 88 a 89 EHS.
 11. **Nariadenie 4056/86** Nariadením Rady 4056/86 sa ustanovili podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 Zmluvy na námornú dopravu;⁵ pozri článok 1

³ Ú. v. ES 1962, 13, s. 204. Mim. vyd. 08/001, s. 3.

⁴ Ú. v. ES 1962, 124, s. 2751.

⁵ Ú. v. ES L 378, 1986, s. 4; Mim. vyd. 07/001, s. 241.

ods. 1. Nariadenie 4056/86 nadobudlo účinnosť 1. júla 1987; pozri článok 27. Článok 1 ods. 2 nariadenia 4056/86 definoval predmet a rozsah nariadenia takto:

„Toto nariadenie sa vzťahuje len na služby medzinárodnej námornej dopravy alebo dopravy do jedného, prípadne viacerých prístavov Spoločenstva [na služby medzinárodnej námornej dopravy z jedného alebo viacerých prístavov Spoločenstva alebo do nich – *neoficiálny preklad*], s výnimkou služieb trampových lodí.“ (Zdôraznil vnútroštátny súd.)

12. Nariadenie nestanovilo nijaké vykonávacie pravidlá týkajúce sa služieb medzinárodnej námornej dopravy medzi prístavmi mimo Spoločenstva.

13. **Nariadenie 1/2003** Nariadenie 1/2003⁶ zrušilo nariadenia 17 a 141⁷ s účinnosťou od 1. mája 2004 a nahradilo ich novým systémom uplatňovania článkov 101 a 102 ZFEÚ. Pokiaľ ide o tento režim:

a. Kapitola I nariadenia 1/2003 vymedzuje niektoré „zásady“. Podľa článku 1 ods. 1 všetky dohody, rozhodnutia a zosúladené postupy v zmysle článku 101 ZFEÚ, ktoré nespĺňajú podmienky článku 101 ods. 3 ZFEÚ, sú zakázané bez toho, aby bolo potrebné predchádzajúce rozhodnutie. Podľa článku 1 ods. 2 všetky takéto dohody, rozhodnutia a zosúladené postupy, ktoré spĺňajú podmienky článku 101 ods. 3 ZFEÚ, nie sú zakázané bez toho, aby bolo potrebné predchádzajúce rozhodnutie.

b. Kapitola II nariadenia 1/2003 upravuje „právomoci“ Komisie a členských štátov v oblasti uplatňovania pravidiel EÚ v oblasti hospodárskej súťaže. Podľa článku 4 má Komisia na účely uplatňovania článkov 101 a 102 ZFEÚ právomoci stanovené týmto nariadením. Článok 5 stanovuje, že orgány hospodárskej súťaže členských štátov majú právomoc na uplatňovanie článkov 101 a 102 ZFEÚ v jednotlivých prípadoch. Podľa článku 6 majú vnútroštátne súdy právomoc na uplatňovanie článkov 101 a 102 ZFEÚ. Pokiaľ ide o úlohu vnútroštátnych súdov, odôvodnenie 7 ju vymedzuje takto:

„Vnútroštátne súdy hrajú dôležitú úlohu pri uplatňovaní súťažných pravidiel spoločenstva. Pri rozhodovaní o sporoch medzi súkromnými osobami chránia osobné práva podľa právnych predpisov spoločenstva, napríklad odškodnením poškodených. Úloha vnútroštátnych súdov v tomto ohľade dopĺňa úlohu orgánov hospodárskej súťaže členských štátov. Mali by mať preto možnosť plne uplatňovať články [101 a 102 ZFEÚ].“ (zvýraznil vnútroštátny súd)

⁶ Ú. v. ES L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205.

⁷ Pozri článok 43 nariadenia 1/2003.

- c. Kapitola X nariadenia 1/2003 obsahuje „Všeobecné ustanovenia“. Je medzi nimi aj článok 32 (nazvaný „Výnimky z rozsahu platnosti“).
 - d. Kapitola XI nariadenia 1/2003 uvádza „Prechodné, meniace a doplnujúce a záverečné ustanovenia“. Patrí medzi ne aj článok 38 [nazvaný „Zmeny a doplnky nariadenia (EHS) č. 4056/86“], ktorý ešte bude uvedený ďalej v tomto texte.
14. Článok 32 nariadenia 1/2003 v pôvodnom znení uvádzal:
- „Toto nariadenie sa nevzťahuje na:
- a) medzinárodnú nepravidelnú lodnú dopravu definovanú v článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia (EHS) č. 4056/86;
 - b) námornú dopravu, ktorá sa vykonáva výlučne medzi prístavmi v jednom a tom istom členskom štáte podľa článku 1 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 4056/86;
 - c) leteckú dopravu medzi letiskami spoločenstva a tretími štátmi.“
15. Článok 32 výslovne nevylučuje iné služby námornej dopravy vrátane medzinárodnej námornej dopravy medzi prístavmi mimo Spoločenstva, ktoré nie sú nepravidelnou lodnou dopravou, ako je definovaná v článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 4056/86. Článok 32 písm. c) nariadenia 1/2003 bol zrušený, pričom toto zrušenie bolo účinné v deň nadobudnutia účinnosti nariadenia 1/2003.
16. Článok 38 nariadenia 1/2003 obsahuje jednak ustanovenia o vypustení procesných pravidiel v článkoch 10 až 25 nariadenia 4056/86 (okrem článku 13 ods. 3) (ktoré nahradili nové procesné pravidlá v nariadení 1/2003), a jednak ustanovenia o zmene a doplnení niektorých iných ustanovení nariadenia 4056/86. Okrem toho nariadenie 1/2003 neprinieslo iné zmeny a doplnenia nariadenia 4056/86 a jeho hmotnoprávne ustanovenia zostali aj naďalej účinné. Medzi tieto ustanovenia patria ustanovenie o určitých výnimkách v prípade technických dohôd a združení lodných prepravcov (články 2 až 7 nariadenia 4056/86) a ustanovenie o zneužití dominantného postavenia (článok 8 nariadenia 4056/86). Vecná pôsobnosť týchto hmotnoprávných ustanovení zostala platiť v rozsahu, v akom ju vymedzil článok 1 nariadenia 4056/86.
17. **Nariadenie 1419/2006** Nariadenie Rady 1419/2006⁸ zrušilo nariadenie 4056/86⁹ a článok 32 nariadenia 1/2003¹⁰ s účinnosťou od 18. októbra 2006.

⁸ Ú. v. EÚ L 269, 2006, s. 1.

⁹ Pozri článok 1 nariadenia 1419/2006.

¹⁰ Pozri článok 2 nariadenia 1419/2006.

18. Vnútroštátnemu súdu nie je jasné, či nariadenie 1/2003 vo svojom pôvodnom znení stanovilo vykonávacie pravidlá týkajúce sa služieb medzinárodnej námornej dopravy medzi prístavmi mimo Spoločenstva, alebo či tieto služby zostali naďalej predmetom prechodných ustanovení dovtedy, kým nariadenie 1419/2006 nezrušilo článok 32 nariadenia 1/2003 a článok 1 nariadenia 4056/86.
19. Vnútroštátny súd rovnako považuje za nejasné, či vnútroštátne súdy majú právomoc uplatňovať článok 85 EHS (v jeho vtedajšej podobe) na správanie, ku ktorému došlo počas platnosti prechodných ustanovení. Nejasnosť vyplýva z rozdielnych analýz judikatúry SDEÚ (uvedenej v bodoch 20 až 22 nižšie), ku ktorým dospeli anglické a holandské súdy (v rozhodnutiach uvedených v bodoch 24 a 25 nižšie).
20. **Vec 127/73 Belgische Radio en Televisie/SV SABAM** Vo veci 127/73 SABAM (rozsudok z 30. januára 1974) Súdny dvor rozhodol, že právomoc vnútroštátnych súdov uplatňovať články 85 a 86 EHS najmä v občianskoprávných sporoch vyplýva z priameho účinku týchto ustanovení, ktoré zakladajú priamo vymáhateľné práva pre jednotlivcov a tie musia vnútroštátne súdy chrániť (body 15-16). Súdny dvor ďalej rozhodol, že článok 9 nariadenia 17 takúto právomoc vnútroštátnym súdom neodníma (body 17 až 20). Pokiaľ ide o význam konaní pred Európskou komisiou v zmysle nariadenia 17 pre vnútroštátne súdy, Súdny dvor túto otázku preskúmal z hľadiska právnej istoty takto:
- Bod 21** „... ak Komisia začne konanie podľa článku 3 nariadenia 17, vnútroštátny súd môže prerušiť konanie, v ktorom rozhoduje, ak to považuje za nevyhnutné z hľadiska právnej istoty, a počkať na výsledok činnosti Komisie.“
 - Bod 22** „Vnútroštátny súd by však vo všeobecnosti mal pokračovať v konaní, keď dospeje k záveru, že sporné správanie zjavne nemôže mať výrazný účinok na hospodársku súťaž alebo obchod medzi členskými štátmi, alebo ak je nepochybné, že toto správanie je nezlučiteľné s článkom [102 ZFEÚ]“.
21. **Spojené veci 209 až 213/84 Asjes** V spojených veciach 209 až 213/84 Asjes, Súdny dvor skúmal, či vnútroštátny súd môže uplatniť článok 85 EHS na zosúladené postupy v oblasti poplatkov v súvislosti so službami leteckej dopravy, pre ktoré neexistovali v danom čase nijaké vykonávacie pravidlá, pričom uvedené zosúladené postupy ešte neboli predmetom nijakého rozhodnutia podľa článkov 88 alebo 89 EHS. Súdny dvor konštatoval:
- Bod 55** „...výraz ‚orgány členských štátov‘ v článku 88 odkazuje buď na správne orgány, ktoré sú vo väčšine členských štátov poverené uplatňovaním vnútroštátnej právnej úpravy týkajúcej sa hospodárskej súťaže a vzťahuje sa na nich súdne preskúmanie zo strany príslušných súdov, alebo na súdy, ktorým bola v iných členských štátoch táto úloha osobitne zverená.“

- b. **Bod 60** „Preto vzniká otázka, či v prípade, že neexistujú nariadenia alebo smernice, ktoré sa uplatňujú na leteckú dopravu, a Rada by ich prijala podľa článku 87, vnútroštátny súd, ktorý nie je jedným z orgánov členských štátov, ktoré uvádza článok 88, má napriek tomu právomoc rozhodnúť v konaní, ako je konanie o veci samej, že zosúladený postup v oblasti poplatkov dohodnutý medzi leteckými spoločnosťami je v rozpore s článkom 85, aj keď v súvislosti s týmito zosúladenými postupmi príslušné vnútroštátne orgány neprijali nijaké rozhodnutie podľa článku 88 a ani Komisia neprijala rozhodnutie podľa článku 89, najmä podľa článku 89 ods. 2
- c. **Bod 61** „Je potrebné mať na zreteli, že ako Súdny dvor rozhodol vo [veci 13/61 Bosch/Van Rijn], články 88 a 89 nezabezpečujú sami osebe úplné a dôsledné uplatnenie článku 85 v tom zmysle, že už samotná ich existencia dovoľuje predpoklad, že článok 85 bol od nadobudnutia platnosti Zmluvy plne účinný.“
- d. **Bod 62** „Článok 88 totiž predpokladá prijatie rozhodnutia zo strany orgánov členských štátov o prípustnosti dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov len v prípade, že vo svojich krajinách rozhodujú o schválení týchto dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov v rámci právnych predpisov o hospodárskej súťaži. Podľa článku 89 má Komisia právomoc konštatovať akékoľvek porušenie článkov 85 a 86, avšak nemôže vyhlásiť, že článok 85 ods. 1 sa v zmysle článku 85 ods. 3 nemôže uplatniť.“
- e. **Bod 63** „Skutočnosť, že dohoda, rozhodnutie alebo zosúladený postup môžu spadať do pôsobnosti článku 85, za týchto okolností nestačí, aby sa okamžite považovali za zakázané podľa článku 85 ods. 1 a z toho dôvodu za automaticky neplatné podľa článku 85 ods. 2.“
- f. **Bod 64** „Takýto záver by bol v rozpore so všeobecnou zásadou právnej istoty, teda právnym pravidlom, ktoré sa musí pri uplatňovaní Zmluvy dodržiavať, ako konštatoval Súdny dvor vo [veci 13/61 Bosch/Van Rijn], pretože uvedený záver by viedol k zákazu alebo automatickej neplatnosti niektorých dohôd ešte skôr, ako by bolo možné zistiť, či sa na ne uplatňuje článok 85 v celom rozsahu.“
- g. **Bod 65** „Je však potrebné uznať, že ako Súdny dvor konštatoval vo [veci 13/61 Bosch/Van Rijn], dovedy, kým nenadobudne účinnosť nariadenie alebo smernica, ktorými sa v zmysle článku 87 vykonávajú články 85 a 86, platí, že dohody a rozhodnutia sú na základe článku 85 ods. 1 zakázané a podľa článku 85 ods. 2 sú automaticky neplatné, len ak orgány členského štátu v zmysle článku 88 konštatovali, že spadajú do pôsobnosti článku 85 ods. 1 a nevzťahuje sa na ne výnimka zo zákazu podľa článku 85 ods. 3, alebo ak Komisia v zmysle článku 89 ods. 2 konštatovala porušenie.“

- h. **Bod 68** „Preto je potrebné dospieť k záveru, že ak príslušný vnútroštátny orgán neprijal rozhodnutie podľa článku 88, podľa ktorého článok 85 ods. 1 zakazuje dotknutý zosúladený postup leteckých spoločností týkajúci sa poplatkov, pričom sa naň nevzťahuje výnimka podľa článku 85 ods. 3, alebo ak Komisia neprijala rozhodnutie podľa článku 89 ods. 2, v ktorom by konštatovala, že uvedený zosúladený postup predstavuje porušenie článku 85 ods. 1, nemá vnútroštátny súd, ako je ten, ktorý podal na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania, právomoc rozhodnúť, že dotknutý zosúladený postup je v súlade s článkom 85 ods. 1.“
22. **Vec 66/86 Ahmed Saeed** Vo veci 66/86 Ahmed Saeed Súdny dvor vychádzajúci z rozsudku vo veci Asjes konštatoval (v bodoch 20-21), že dohody na stanovení poplatkov v súvislosti so službami domácej leteckej dopravy a medzinárodnej leteckej dopravy do a zo štátov mimo ES, nemohli byť automaticky neplatné podľa článku 85 ods. 2 EHS, pretože sa na ne stále vzťahovali články 88 a 89 EHS vzhľadom na to, že v súvislosti s takýmito službami ešte v tom čase neboli prijaté nijaké vykonávacie pravidlá v zmysle článku 85 EHS. Súdny dvor konštatoval, že naopak článok 86 EHS sa na takéto služby plne uplatňuje bez toho, aby boli potrebné vykonávacie pravidlá:
- a. **Bod 32** „... jediné odôvodnenie pokračujúceho uplatňovania prechodných opatrení uvedených v článkoch 88 a 89 spočíva v tom, že dohody rozhodnutia a zosúladené postupy uvedené v článku 85 ods. 1 môžu byť predmetom výnimky podľa článku 85 ods. 3, a že politika hospodárskej súťaže sa rozvíja práve prostredníctvom rozhodnutí prijatých inštitúciami, ktoré majú na základe vykonávacích pravidiel prijatých v zmysle článku 87 právomoc uvedenú výnimku udeliť alebo zamietnuť. Výnimku naopak nemožno za nijakých okolností priznať v prípade zneužitia dominantného postavenia; takéto zneužitie Zmluva jednoducho zakazuje a úlohou príslušných vnútroštátnych orgánov alebo podľa okolností Komisie je uplatňovať tento zákaz v rámci svojich právomocí.“
- b. **Bod 33** „Preto je potrebné dospieť k záveru, že zákaz stanovený v článku 86 Zmluvy sa v plnom rozsahu uplatňuje na celé odvetvie leteckej dopravy.“
23. **Vnútroštátny orgán v Spojenom kráľovstve** Vnútroštátne právo Spojeného kráľovstva¹¹ zverilo povinnosť vyplývajúcu z článku 88 ES Secretary of State (minister, Spojené kráľovstvo), ktorý konal v súčinnosti s Director General of Fair Trading (Generálny riaditeľ pre poctivý obchodný styk, Spojené kráľovstvo)

¹¹ The EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996 [vykonávacie nariadenie o práve ES v oblasti hospodárskej súťaže (články 88 a 89) z roku 1996], SI 1996/2199; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001 [vykonávacie nariadenie o práve ES v oblasti hospodárskej súťaže (články 84 a 85) z roku 2001], SI 2001/2916; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007 [vykonávacie (zrušujúce) nariadenie o práve ES v oblasti hospodárskej súťaže (články 84 a 85) z roku 2007], SI 2007/1846.

a bývalou Monopolies and Mergers Commission (Protimonopolná komisia, Spojené kráľovstvo).

24. **Anglické súdy** V rozsudku *La Gaitana Farms SA a i. v British Airways plc*,¹² anglické súdy [sudkyňa Rose na prvom stupni, pričom rozsudok potvrdil Court of Appeal (Odvolací súd, Spojené kráľovstvo)] dospeli v rámci sporu medzi súkromnými osobami, ktorý sa týkal leteckých služieb a uplatňoval sa v ňom nárok na náhradu škody spôsobenej porušením pravidiel EÚ/EHP v oblasti hospodárskej súťaže, k záveru, že vnútroštátne súdy nemajú právomoc uplatňovať takéto pravidlá na takéto správanie, ku ktorému došlo v rámci obdobia, v ktorom platili prechodné ustanovenia, ak a kým vnútroštátny orgán pre hospodársku súťaž alebo Komisia nerozhodli, že došlo k porušeniu článku 85 EHS.
25. **Holandské súdy** V rozsudku z 18. septembra 2019 vo veci *Stichting Cartel Compensation v KLM NV a i.*, ktorá sa týkala podobného sporu ako vec *La Gaitana*, Súd v Amsterdame predbežne konštatoval, že počas obdobia, na ktoré sa vzťahujú prechodné ustanovenia, má právomoc uplatniť článok 85 EHS na takéto správanie. Keďže anglické súdy dospeli vo veci *La Gaitana* k inému záveru, Súd v Amsterdame sa rozhodol podať v zmysle článku 267 ZFEÚ návrh na začatie prejudiciálneho konania na Súdny dvor EÚ. Otázka, ktorú tento súd formuloval, ešte nebola zverejnená v Úradnom vestníku (aj keď návrh na začatie prejudiciálneho konania už bol zapísaný do registra pod spisovou značkou C-819/19). Vnútroštátny súd však mal k dispozícii kópiu úradne overeného prekladu rozsudku Súdu v Amsterdame, podľa ktorého uvedená otázka znie:

„Má v spore medzi poškodenými (v tomto prípade prepravcovia, ktorí využívali služby nákladnej leteckej dopravy) a leteckými spoločnosťami vnútroštátny súd právomoc, a to buď na základe priameho účinku článku 101 ZFEÚ, a prinajmenšom článku 53 EHP, alebo na základe bezprostredného účinku článku 6 nariadenia 1/2003, uplatniť v plnom rozsahu článok 101 ZFEÚ, a prinajmenšom článok 53 Dohody o EHP, v súvislosti s dohodami/zosúladenými postupmi, ktoré letecké spoločnosti uplatnili na služby nákladnej leteckej dopravy poskytované pri letoch pred 1. májom 2004 na trasách medzi letiskami v rámci EÚ a letiskami mimo EHP a pri letoch pred 19. májom 2005 na trasách medzi Islandom, Lichtenštajnskom, Nórskom a letiskami mimo EHP alebo pri letoch pred 1. júnom 2002 medzi letiskami v rámci EÚ a Švajčiarskom v uvedenom poradí, a tiež v období, v rámci ktorého sa uplatňoval prechodný režim stanovený v článkoch 104 a 105 ZFEÚ, alebo je táto právomoc vnútroštátneho súdu vylúčená vzhľadom na uvedený prechodný režim?“

26. **Návrh na začatie prejudiciálneho konania** Vzhľadom na vyššie uvedené sa vnútroštátny súd rozhodol, že podá zmysle článku 267 ZFEÚ návrh na začatie prejudiciálneho konania. Konkrétne:

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

- a. Otázka, ktorá je predmetom návrhu na začatie prejudiciálneho konania podaného Súdom v Amsterdame vo veci Stichting a ktorou sa tento súd snaží zistiť, či vnútroštátne súdy môžu uplatniť článok 101 ZFEÚ (a ustanovenia, ktoré mu predchádzali) alebo článok 53 EHP na dohody v čase, keď sa uplatňoval prechodný režim, je otázkou, ktorej zodpovedanie je dôležité aj pre vnútroštátny súd, aby mohol v tomto konaní rozhodnúť. Otázka v konaní pred vnútroštátnym súdom vznikla v kontexte námornej, a nie leteckej dopravy.
- b. Je vhodné, aby účastníci tohto konania, ktorých pohľad sa môže líšiť od pohľadu účastníkov konania vo veci Stichting, mali možnosť predniesť pred Súdny dvorom v tejto súvislosti svoje pripomienky.
- c. Môže sa stať, že príslušný spor, o ktorom rozhoduje Súd v Amsterdame, sa skončí dohodou medzi účastníkmi konania a žaloba bude vzatá späť ešte pred rozhodnutím SDEÚ. V takom prípade by vnútroštátny súd nemal k dispozícii odpoveď SDEÚ, ak by sám nepodal tento návrh na začatie prejudiciálneho konania.
- d. V tomto konaní sa tiež objavila dodatočná otázka, ktorá ide nad rámec veci Stichting, konkrétne, či sa nariadením 1/2003 v pôvodnom znení stanovili vykonávacie pravidlá týkajúce sa služieb medzinárodnej námornej dopravy medzi prístavmi mimo Spoločenstva, alebo či boli tieto služby naďalej predmetom prechodného režimu.
27. Bolo by vhodné, aby sa návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal vnútroštátny súd, prejednal v spojení s návrhom, ktorý podal Súd v Amsterdame a je spomenutý vyššie, pretože tvrdenia a sporné otázky týkajúce sa obdobia pred 1. májom 2004 sa do značnej miery v oboch prípadoch prelínajú.
28. Vnútroštátny súd na základe uvedených skutočností žiada Súdny dvor Európskej únie, aby mu poskytol odpoveď na nasledujúce otázky podané na základe článku 267 ZFEÚ:
- „1. Má vnútroštátny súd právomoc rozhodnúť o návrhu na náhradu škody podľa článku 85 EHS/článku 81 ES, ak sa namietané správanie týka poskytovania medzinárodných námorných služieb výlučne medzi prístavmi mimo EHS/ES v období pred 1. májom 2004, pričom vnútroštátny súd nebol na účely článku 88 EHS/článku 84 ES príslušným orgánom členského štátu?
 2. Ak je odpoveď na prvú otázku záporná, má vnútroštátny súd právomoc rozhodnúť o takomto návrhu v súvislosti s poskytovaním medzinárodných námorných služieb výlučne medzi prístavmi mimo EHS/ES v období od 1. mája 2004 do 18. októbra 2006?“