

Mål C-2/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

6 januari 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

High Court of Justice (Chancery Division) (Förenade kungariket)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

16 december 2019

Kärande:

Daimler AG

Svarande:

Walleniusrederierna Aktiefbolag

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

[utelämnas]

VID HIGH COURT OF JUSTICE

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

[utelämnas: den nationella domstolens sammansättning]

DATUM: 16 december 2019

MELLAN

Daimler AG

Kärande

och

[utelämnas]

3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

4) WALLENIUS WILHELMOSEN ASA

5) WALLENIUS LOGISTICS AB

6) WILHELMOSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

7) WALLENIUS WILHELMOSEN OCEAN AS

[utelämnas]

9) "K" LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

[utelämnas]

11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

13) "K" LINE EUROPE LIMITED

Svarande

[utelämnas: det nationella förfarandet]

[orig. s. 2] BESLUT

1. Rätten begär förhandsavgörande från Europeiska unionens domstol med stöd av artikel 267 FEUF, i enlighet med vad som anges i skälen nedan.
2. [utelämnas: beslut om rättegångskostnader]
3. [utelämnas]
4. [utelämnas: det nationella förfarandet]

[utelämnas]**[orig. s. 3] SKÄL**

1. **Kommissionens beslut** Den 21 februari 2018 antog Europeiska kommissionen ett beslut om transporttjänster som tillhandahölls av sjötransportörer av bilar.¹ I detta beslut konstaterades att flera företag hade överträtt artikel 101.1 FEUF och artikel 53.1 EES genom att delta i en enda, fortlöpande överträdelse som bestod i samordning av priser och uppdelning av kunder avseende oceangående ro-ro-transporter av nya motorfordon (bilar, lastbilar samt höga och tunga fordon) på olika rutter till och från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet mellan den 18 oktober 2006 och den 6 september 2012.²
2. Vad gäller arten av det beteende som beslutet rör, anger skälen 29–33 följande:

”29) Beträffande djuphavstransporter till och från EES, deltog parterna i varierande grad i beteenden som syftade till att i) samordna priserna för vissa kunder, ii) dela upp vissa kunder mellan sig och iii) minska kapacitetet genom att samordna skrotning av fartyg.

30) Beteendet följde den så kallade regeln om respekt. Enligt den principen skulle transporten av nya motorfordon i samband med befintliga verksamheter på vissa rutter för vissa kunder fortsätta att utföras av det transportföretag som brukade utföra den (den etablerade operatören).

31) Det framgår av bevisningen att parterna ägnade sig åt följande beteenden med varierande intensitet:

4.1.1. Regeln om respekt

32) Parterna tillämpade regeln om respekt som en vägledande princip i sin verksamhet. Vissa transportörer betraktades som etablerade operatörer avseende specifika rutter och/eller specifika kunder. För att **[orig. s. 4]** upprätthålla status quo på marknaden skulle transportörerna respektera den etablerade transportörens verksamhet, antingen genom att erbjuda priser som var högre än den etablerade operatörens, eller genom att inte lämna något anbud. Samma beteende omfattade även enstaka och allmänna anbudsfrågningar (eller anbud) från vissa fordonstillverkare. I gengäld skulle de andra transportörerna i allmänhet tillförsäkras andra specifika rutter eller verksamheter där de var den befintliga operatören. I vissa fall följde transportörerna regeln om respekt enbart för att undvika eventuella konflikter dem emellan.

¹ Kommissionens beslut AT.40009 – Maritime Car Carriers, C(2018) 983 final.

² Se artikel 1 i beslutet.

33) De berörda transporter till EES avsåg exempelvis vissa transporter från Asien, Sydafrika och Nord- och Sydamerika till EES. De berörda transporter från EES avsåg exempelvis vissa transporter från EES till Asien, Oceanien, Sydafrika och Nord- och Sydamerika.”

3. Beträffande den geografiska räckvidden av de beteenden som avses i beslutet

a) anger skäl 4 följande:

”Beslutet inriktas på tjänster avseende oceangående sjöfart för transport av motorfordon som inleddes eller avslutades inom EES.

b) Vidare anger skäl 41 följande:

”Beteendenas omfattade geografiskt åtminstone transporter till och från EES.

4. Vad gäller beslutets tidsmässiga tillämpningsområde, och särskilt när det aktuella beteendet inleddes, anges följande i punkt 42:

”Bestämmelserna för tillämpning av konkurrensrätten är tillämpliga på alla sjötransporttjänster, inklusive cabotage och internationell trampfart sedan ikraftträdandet den 18 oktober 2006 av rådets förordning (EG) nr 1419/2006 av den 25 september 2006 om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86. Detta datum är det tidigaste datum då kommissionen kan utöva sin behörighet att vidta sanktionsåtgärder mot parternas beteende. För att återspegla denna förändring av behörigheten ska i detta beslut beteendena anses ha inletts för alla parter den 18 oktober 2006.” (rättens understrykning)

5. **[orig. s. 5] Det nationella förfarandet** I ansökan till den hänskjutande domstolen görs gällande att svarandena överträdde artikel 101.1 FEUF (tidigare artikel 85.1 EEG/artikel 81 EG) och artikel 53 EES mellan år 1997 (eller år 2000, beträffande den tolfte svaranden, CSAV) och den 17 oktober 2006, avseende tillhandahållande av internationella, oceangående ro-ro-transporter av bilar på globala rutter, däribland mellan hamnar utanför EEG/EG/EES. Daimler AG har väckt talan med hänvisning till artikel 101.1 beträffande ro-ro-transporter av bilar mellan hamnar utanför EU och EES på grundval av att det var i Tyskland som

a) företaget genomförde ett centralt upphandlingsförfarande för sjötransporttjänster och ingick ramavtal för dessa tjänster,

b) det rättsstridiga beteendet ägde rum genom att anbud som inte var konkurrenskraftiga lämnades i detta förfarande och/eller genom att anbud inte lämnades i förfarandet, och

c) Daimler led skada.

6. **EEG-fördraget** De ursprungliga tillämpningsbestämmelserna för artiklarna 85 och 86 EEG återfanns i artiklarna 87–89 EEG.
7. Artikel 87.1 EEG föreskrev att rådet skulle anta de förordningar och direktiv som behövdes för att tillämpa de principer som angavs i artiklarna 85 och 86 EEG.
8. Artikel 88 EEG föreskrev följande:

”Till dess att de bestämmelser som antagits enligt artikel 87 har trätt i kraft skall myndigheterna i varje medlemsstat i överensstämmelse med landets rättsordning och bestämmelserna i artikel 85, särskilt punkt 3, och artikel 86, avgöra om avtal, beslut och samordnade förfaranden är tillåtna samt om missbruk av en dominerande ställning på den gemensamma marknaden föreligger.”

9. Enligt artikel 89 EEG var kommissionen behörig att granska och fatta motiverade beslut om överträdelse av bestämmelserna i artiklarna 85 och 86 EEG.
10. **Förordning nr 17** Den första förordningen om tillämpning av artiklarna 85 och 86 EEG, antagen av rådet med stöd av artikel 87 EEG, var rådets förordning nr 17, från år 1962.³ Enligt artikel 1 i förordning nr 141 var transport [**orig. s. 6**] undantaget från tillämpningen av förordning nr 17.⁴ På den tiden reglerades tillämpningen artiklarna 85 och 86 EEG på sjötransportområdet således av artiklarna 88 och 89 EEG.
11. **Förordning 4056/86** Rådets förordning 4056/86 innehöll detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten⁵ (se artikel 1.1). Förordning 4056/86 trädde i kraft den 1 juli 1987 (se artikel 27). Artikel 1.2 i förordning 4056/86 definierade förordningens materiella tillämpningsområde och räckvidd på följande sätt:

’Den är endast tillämplig på internationella sjötransporttjänster från eller till en eller flera hamnar i gemenskapen utom trampfart.’ (rättens understrykning)

12. Förordning nr 4056/86 innehöll inga tillämpningsbestämmelser för internationella sjötransporttjänster mellan hamnar utanför gemenskapen.
13. **Förordning 1/2003** Genom rådets förordning 1/2003⁶ upphävdes förordningarna nr 17 and 141,⁷ med verkan från den 1 maj 2004, och ersattes av ett nytt regelverk

³ EGT 1962, 13, s. 204 (svensk specialutgåva, område 8, volym 1, s. 8).

⁴ EGT 1962, 124, s. 2751 (svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 36).

⁵ EGT L 378, 1986, s. 4.

⁶ EGT L 1, 2003, s. 1.

⁷ Se artikel 43 i förordning 1/2003.

för genomförandet av artiklarna 101 och 102 FEUF. Beträffande detta regelverk gäller följande:

- a) Kapitel I i förordning nr 1/2003 fastställer vissa ”Principer”. Enligt artikel 1.1 ska sådana avtal, beslut och samordnade förfaranden som omfattas av artikel 101 FEUF och som inte uppfyller villkoren i artikel 101.3 FEUF vara förbjudna, utan att det krävs föregående beslut om detta. Enligt artikel 1.2 ska sådana avtal, beslut och samordnade förfaranden som uppfyller villkoren i artikel 101.3 FEUF inte vara förbjudna, utan att det krävs föregående beslut om detta.
- b) I kapitel II i förordning nr 1/2003 föreskrivs vilken ”Behörighet” kommissionen och medlemsstaterna har att tillämpa EU:s konkurrensregler. Enligt artikel 4 ska kommissionen vid tillämpningen av artiklarna 101 och 102 FEUF ha de befogenheter som anges i denna förordning. Enligt artikel 5 ska medlemsstaternas konkurrensmyndigheter vara behöriga att i enskilda ärenden tillämpa artiklarna 101 och 102 FEUF. Enligt artikel 6 ska nationella domstolar vara behöriga att tillämpa artiklarna 101 och 102 FEUF. Vad gäller de nationella domstolarnas roll anges följande i skäl 7:

[orig. s. 7] ”Nationella domstolar fyller en mycket viktig funktion vid tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler. De skyddar **medborgarnas rättigheter** enligt gemenskapsrätten genom att avgöra tvister mellan enskilda, till exempel genom att utdöma skadestånd till dem som utsatts för överträdelser. De nationella domstolarna kompletterar i detta hänseende medlemsstaternas konkurrensmyndigheter. De bör därför kunna tillämpa artiklarna [101 och 102 FEUF] fullt ut.” (rättens understrykning)

- c) Kapitel X i förordningen innehåller vissa ”Allmänna bestämmelser”. Bland dessa bestämmelser återfinns artikel 32 (med rubriken ”Undantag från tillämpningsområdet”).
- d) Kapitel XI i förordningen innehåller ”Övergångsbestämmelser, ändringsbestämmelser och slutbestämmelser”. Där ingår artikel 38 (med rubriken ”Ändring av förordning (EEG) nr 4056/86”). Beträffande denna, se nedan.

14. Artikel 32 i förordning nr 1/2003, i dess antagna lydelse, föreskrev följande:

”Denna förordning skall inte gälla

- a) internationella trampfartstjänster enligt definitionen i artikel 1.3 a i förordning (EEG) nr 4056/86,

- b) en sjötransporttjänst som uteslutande äger rum mellan hamnarna i en och samma medlemsstat enligt artikel 1.2 i förordning (EEG) nr 4056/86,
- c) lufttransport mellan flygplatser i gemenskapen och tredje land.”
15. Artikel 15 utesluter inte uttryckligen andra sjötransporttjänster, inbegripet internationella sjötransporttjänster mellan hamnar utanför gemenskapen som inte är trampfartstjänster enligt definitionen i artikel 1.3 a i förordning (EEG) nr 4056/86. Artikel 32 c i förordning 1/2003 upphävdes med verkan från samma dag som förordning 1/2003 trädde i kraft.
16. Artikel 38 i förordning 1/2003 föreskrev att förfarandereglerna i artiklarna 10–25 i förordning 4056/86 skulle upphöra att gälla (med undantag av artikel 13.3, som ersattes av de nya förfaranden som föreskrevs i förordning 1/2003) och ändrade vissa andra bestämmelser i förordning 4056/86. Förordning 1/2003 innebar i övrigt ingen förändring av förordning 4056/86, utan de materiella bestämmelserna i den rättsakten fortsatte att [**orig. s. 8**] gälla. Dessa materiella bestämmelser innebär sammanfattningsvis att vissa undantag görs för tekniska avtal och linjekonferenser (artiklarna 2–7 i förordning nr 4056/86) och att det föreskrivs en bestämmelse om missbruk av dominerande ställning (artikel 8 i förordning nr 4056/86). Det materiella tillämpningsområdet för dessa materiella bestämmelser var fortsatt såsom det definierats i artikel 1 i förordning nr 4056/86.
17. **Förordning 1419/2006** Genom rådets förordning 1419/2006⁸ upphävdes förordning 4056/86⁹ och artikel 32 i förordning 1/2003.¹⁰
18. Det står inte klart för den hänskjutande domstolen om förordning 1/2003, i dess antagna lydelse, innehöll tillämpningsbestämmelser för internationella sjötransporttjänster mellan hamnar utanför gemenskapen eller om de tjänsterna fortsatt omfattades av övergångsbestämmelserna tills artikel 32 i förordning 1/2003 och artikel 1 i förordning 4056/86 upphävdes genom förordning 1419/2006.
19. Det står heller inte klart för den hänskjutande domstolen om de nationella domstolarna är behöriga att tillämpa artikel 85 EEG (som då var i kraft) på beteenden som ägde rum under den period då övergångsbestämmelserna var tillämpliga. EU-domstolens (nedan i punkterna 20–22) nämnda praxis har nämligen tolkats olika av de engelska och de nederländska domstolarna (i de avgöranden som nämns i punkterna 24 och 25 nedan).

⁸ EUT L 269, 2006, s.1.

⁹ Se artikel 1 i förordning 1419/2006.

¹⁰ Se artikel 2 i förordning 1419/2006.

20. **Mål 127/73, Belgische Radio en Televisie mot SV SABAM** Domstolen fann i sin dom av den 20 januari 1974 i målet SABAM att de nationella domstolarnas behörighet att tillämpa artikel 85 och 86 EEG, särskilt i privaträttsliga tvister, härleds från de bestämmelsernas direkta effekt, som skapar direkta rättigheter för enskilda som de nationella domstolarna är skyldiga att skydda (punkterna 15 och 16). Domstolen konstaterade vidare att artikel 9 i förordning nr 17 inte frantog de nationella domstolarna denna behörighet (punkterna 17–20). När det gäller betydelsen för de nationella domstolarna av förfarandet vid Europeiska kommissionen enligt artikel 17 har domstolen bedömt denna ståndpunkt ur rättssäkerhetssynpunkt enligt följande: **[orig. s. 9]**

- a) Punkt 21: ”... denna domstol [kan], om kommissionen inleder ett förfarande enligt artikel 3 i förordning nr 17, förklara målet vilande i avvaktan på utgången av kommissionens åtgärder, om den anser detta nödvändigt med hänsyn till rättssäkerheten.”
- b) Punkt 22: ”Omvänt skall den generellt sett fortsätta förfarandet när den kan konstatera antingen att det tvistiga beteendet inte uppenbart kan förmodas avsevärt påverka den fria konkurrensen eller handelsutbytet mellan medlemsstaterna eller att detta beteendes oförenlighet med artikel [102 FEUF] står utom tvivel.”

21. **Förenade målen 209/84–213/84, Asjes** I de förenade målen 209/84–213/84, Asjes, prövade domstolen om en nationell domstol kunde tillämpa artikel 85 EEG på samordnad prissättning avseende lufttransporttjänster, för vilka inga tillämpningsbestämmelser var i kraft vid den aktuella tidpunkten, för det fall att det inte hade fattats något beslut enligt artikel 88 eller 89 EEG angående dessa förfaranden. Domstolen gjorde följande bedömning:

- a) Punkt 55: ”... begreppet ’myndigheterna i varje medlemsstat’ i artikel 88 [omfattar] både de administrativa myndigheter som i de flesta medlemsstater har ansvar för tillämpningen av den nationella konkurrenslagstiftningen under rättslig kontroll som utövas av de behöriga domstolarna och de domstolar som i de övriga medlemsstaterna särskilt tilldelats denna uppgift.”
- b) Punkt 60: ”Man måste därför fråga sig om en nationell domstol, som inte är en av de myndigheter i medlemsstaterna som avses i artikel 88, i avsaknad av förordningar eller direktiv som antagits av rådet med stöd av artikel 87 och som är tillämpliga på luftfartssektorn inte desto mindre har befogenhet att, inom ramen för tvister av det slag som pågår vid den nationella domstolen, fastslå att en samordning av taxor mellan flygbolag strider mot artikel 85, även om samordningen i fråga inte varit föremål för något beslut vare sig av de behöriga nationella myndigheterna i enlighet med artikel 88 eller av kommissionen i enlighet med artikel 89, särskilt punkt 2.”

- c) Punkt 61: ”Det kan härvid erinras om att artiklarna 88 och 89 enligt domstolens uttalande i domen ... 13/61, Bosch ... dock [**orig. s. 10**] inte är av sådan beskaffenhet att de kan säkerställa en så fullständig tillämpning av artikel 85 att man enbart av det faktum att de finns kan dra den slutsatsen att artikel 85 redan då fördraget trädde i kraft skulle ha full verkan.”
- d) Punkt 62: ”I själva verket kan de nationella myndigheterna enligt artikel 88 besluta om att konkurrensbegränsande samverkan skall tillåtas endast när sådan samverkan förelagts myndigheterna för godkännande inom ramen för gällande rätt på konkurrensområdet i respektive länder. Å andra sidan är kommissionen enligt artikel 89, trots att den har befogenhet att fastslå eventuella överträdelser av artiklarna 85 och 86, inte behörig att avge en förklaring om undantag i den mening som anges i artikel 85.3.”
- e) Punkt 63: ”Den omständigheten att konkurrensbegränsande samverkan kan omfattas av tillämpningsområdet för artikel 85 är inte tillräcklig för att den utan vidare skall betraktas som förbjuden enligt artikel 85.1 och därför ogiltig enligt punkt 2 i samma artikel.”
- f) Punkt 64: ”En sådan slutsats skulle nämligen strida mot den allmänna principen om rättssäkerhet - en rättsprincip som enligt domstolens uttalande i [domen 13/61, Bosch] skall iakttas vid tillämpningen av fördraget - eftersom denna slutsats skulle leda till att vissa avtal förbjöds eller blev ogiltiga redan innan det ens kunnat fastställas om artikel 85 i sin helhet är tillämplig på dessa avtal.”
- g) Punkt 65: ”Det skall dock tilläggas att, såsom domstolen uttalat i [domen 13/61, Bosch], fram till ikraftträdandet av en förordning eller ett direktiv om tillämpning av artiklarna 85 och 86 i enlighet med artikel 87 kan det förbud som avses i artikel 85.1 liksom den ogiltighet som avses i artikel 85.2 endast gälla sådana avtal och beslut beträffande vilka myndigheterna i medlemsstaterna med stöd av artikel 88 beslutat att de skall omfattas av artikel 85.1, och att de inte kan undantas från förbudet i enlighet med artikel 85.3, eller beträffande vilka kommissionen fastslagit att det föreligger en överträdelse i enlighet med artikel 89.2.”
- h) Punkt 68: ”Följaktligen måste den slutsatsen dras att om de behöriga nationella myndigheterna inte fattat något beslut i enlighet med artikel 88 – [**orig. s. 11**] enligt vilket en bestämd samordning av taxor mellan flygbolagen är förbjuden enligt artikel 85.1 och inte kan undantas från det förbudet med tillämpning av artikel 85.3 – eller om kommissionen inte fattat något beslut i enlighet med artikel 89.2 i syfte att fastslå att det i fråga om en sådan samordning föreligger en överträdelse av artikel 85.1, så har en nationell domstol, som den som i

föreliggande fall hänskjutit frågan till domstolen, inte befogenhet att själv fastslå att den ifrågavarande samordningen av taxor är oförenlig med artikel 85.1.”

22. **Mål 66/86, Ahmed Saeed** I mål 66/86, Ahmed Saeed, fann domstolen, i efterföljden av domen *Asjes*, i punkterna 20 och 21 att avtalen om fastställande av priser för inrikes lufttransporttjänster och internationell lufttransport till och från stater utanför EG inte var automatiskt ogiltiga enligt artikel 85.2 EEG, eftersom de fortfarande omfattades av artiklarna 88 och 89 EEG, då det vid den tidpunkten inte hade antagits några tillämpningsbestämmelser för sådana tjänster med stöd av artikel 85 EEG. Domstolen fann däremot att artikel 86 EEG var fullt tillämplig på sådana tjänster utan att det krävdes några tillämpningsbestämmelser:
- a) Punkt 32: ... Det enda som kan berättiga en fortsatt tillämpning av övergångsbestämmelserna i artiklarna 88 och 89 är att de avtal, beslut och samordnade förfaranden som avses i artikel 85.1 kan bli föremål för ett undantag enligt artikel 85.3, och att konkurrenspolitiken utformas genom de behöriga institutionernas beslut att bevilja eller vägra sådana undantag i enlighet med de tillämpningsbestämmelser som antagits med stöd av artikel 87. Det är däremot inte möjligt att bevilja något som helst undantag för missbruk av en dominerande ställning. Sådant missbruk är helt enkelt förbjudet enligt fördraget och det ankommer på de behöriga nationella myndigheterna eller på kommissionen att, beroende på omständigheterna, och inom ramen för sin behörighet dra konsekvenserna av detta förbud.”
- B) Punkt 33: ”Härav måste den slutsatsen dras att förbudet i artikel 86 i fördraget är tillämpligt fullt ut på hela luftfartssektorn.”
23. **Nationell behörighet i Förenade kungariket** Enligt nationell rätt i förenade kungariket¹¹ har skyldigheterna enligt artikel 88 EG anförtrotts Secretary of [orig. s. 12] State, genom den tidigare Director General of Fair Trading och den tidigare Monopolies and Mergers Commission.
24. **Engelsk domstol** I domen *La Gaitana Farms SA m.fl. mot British Airways plc*¹² fann engelsk domstol (domaren Rose i första instans, bekräftat av Court of Appeal), i en tvist mellan enskilda angående lufttransporttjänster där skadestånd begärdes för överträdelse av EU:s/EES konkurrensregler, att nationella domstolar inte är behöriga att tillämpa sådana regler på beteenden som äger rum under en period med övergångsbestämmelser, såvida inte eller tills den nationella

¹¹ EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996, SI 1996/2199 (1996 års tillämpningsförordning för EG:s konkurrensrätt (artiklarna 88 och 89); EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001, SI 2001/2916 (2001 års tillämpningsförordning för EG:s konkurrensrätt (artiklarna 84 och 85); EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI 2007/1846 (2007 års förordning om återkallande av tillämpningsregler för EG:s konkurrensrätt (artiklarna 84 och 85).

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

konkurrensmyndigheten eller kommissionen konstaterat en överträdelse av artikel 85 EEG.

25. **Nederländsk domstol** I dom av den 18 september 2019, Stichting Cartel Compensation mot KLM NV m.fl., som rörde en liknande tvist som målet La Gaitana, har Rechtbank Amsterdam interimistiskt beslutat att den saknar behörighet att tillämpa artikel 85 EEG på sådant beteende under perioden med övergångsbestämmelser. Med hänsyn till de olika slutsatser som de engelska domstolarna kom fram till i målet La Gaitana, beslutade Rechtbank Amsterdam att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen med stöd av artikel 267 FEUF. Den fråga som Rechtbank Amsterdam ställt har ännu inte publicerats i *Europeiska unionens officiella tidning* (men tycks ha registrerats under målnummer C-819/19). Den hänskjutande domstolen har dock tagit del av en bestyrkt översättning av avgörandet från Rechtbank Amsterdam, enligt vilken tolkningsfrågan har följande lydelse:

”Har en nationell domstol – antingen på grund av att artikel 101 FEUF, eller i vart fall artikel 53 i EES-avtalet, har direkt effekt eller med stöd av artikel 6 i förordning nr 1/2003 (som har omedelbar effekt) – i en tvist mellan förfördelade parter (i förvarande fall befraftare, köpare av flygfraktstjänster) och flygbolag behörighet att tillämpa artikel 101 FEUF, eller i vart fall artikel 53 i EES-avtalet, fullt ut på flygbolagens överenskommelser/sinsemellan de facto samordnade förfaranden vad gäller flygfraktstjänster som utförts vid flygningar som genomförts före den 1 maj 2004 på flyglinjer mellan flygplatser inom [orig. s. 13] unionen och flygplatser utanför EES, och före den 19 maj 2005 på flyglinjer mellan Island, Liechtenstein och Norge och flygplatser utanför EES, samt vid flygningar som genomförts före den 1 juni 2002 mellan flygplatser inom unionen och Schweiz, även för den period under vilken övergångsbestämmelserna i artiklarna 104 och 105 FEUF gällde, eller utgör övergångsbestämmelserna hinder för detta?”

26. **Begäran om förhandsavgörande** Mot denna bakgrund har den hänskjutande domstolen beslutat att begära ett förhandsavgörande med stöd av artikel 267 FEUF. I synnerhet ska följande nämnas:

a) Den fråga som Rechtbank Amsterdam har ställt i målet Stichting – huruvida nationella domstolar kan tillämpa artikel 101 FEUF (och dess föregångare) eller artikel 53 EES på avtal beträffande perioder då övergångsbestämmelserna gällde – behöver besvaras för att den hänskjutande domstolen ska kunna avgöra förevarande mål. I målet vid den hänskjutande domstolen aktualiseras frågan inom ramen för sjötransport i stället för lufttransport.

b) Det är önskvärt att parterna i förevarande mål, som kan ha andra infallsvinklar än parterna i målet Stichting, ges möjlighet att yttra sig inför EU-domstolen.

- c) Det är tänkbart att målet vid Rechtbank Amsterdam kommer att förlikas och begäran om förhandsavgörande därför återkallas innan EU-domstolen har meddelat sitt avgörande. Om så blir fallet kommer den hänskjutande domstolen inte utan förevarande begäran om förhandsavgörande att ha tillgång till EU-domstolens svar på frågan.
- d) En ytterligare fråga uppkommer i förevarande mål som inte aktualiseras i målet Stichting, nämligen om förordning 1/2003, i dess antagna lydelse, innebar att det infördes tillämpningsbestämmelser för internationell sjötransport mellan hamnar utanför gemenskapen eller om de tjänsterna även fortsatt omfattades av övergångsbestämmelserna.
27. Det är önskvärt att begäran från den hänskjutande domstolen kan prövas tillsammans med begäran från Rechtbank Amsterdam, med tanke på att argumenten och frågorna avseende tiden före den 1 maj 2004 i väsentlig utsträckning överlappar.
28. Mot denna bakgrund beslutar rätten att hänskjuta följande fråga till Europeiska unionens domstol enligt artikel 267 FEUF:

[orig. s. 14] ”1. Är en nationell domstol behörig att pröva ett yrkande om skadestånd med stöd av artikel 85 EEG/artikel 81 EG när det ifrågasatta beteendet innebar tillhandahållande av internationella sjötransporttjänster uteslutande mellan hamnar utanför EEG/EG före den 1 maj 2004 och den nationella domstolen inte var behörig myndighet i en medlemsstat i den mening som avses i artikel 88 EEG/artikel 84 EG?

2. Om fråga 1 besvaras nekande, är då en nationell domstol behörig att pröva ett sådant yrkande avseende tillhandahållande av internationella sjötransporttjänster uteslutande mellan hamnar utanför EEG/EG under perioden från den 1 maj 2004 till den 18 oktober 2006?”