

Asunto C-2/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

6 de enero de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Tribunal Superior, Sala de lo Mercantil y de lo Contencioso-Administrativo, Reino Unido)

Fecha de la resolución de remisión:

16 de diciembre de 2019

Parte demandante:

Daimler AG

Partes demandadas:

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, S. A.

[omissis]

EN LA HIGH COURT OF JUSTICE

**BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT (TRIBUNAL
SUPERIOR, SALAS DE LO MERCANTIL Y DE LA PROPIEDAD
INTELECTUAL DE INGLATERRA Y GALES, SALA DE LO
MERCANTIL Y DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, SECCIÓN
DE LO COMERCIAL, REINO UNIDO)**

[*omissis*] [composición del órgano jurisdiccional nacional]

FECHA: 16 de diciembre de 2019

ENTRE:

DAIMLER AG

Parte demandante

-y-

[*omissis*]

(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMOSEN ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMOSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMOSEN OCEAN AS

[*omissis*]

(9) «K» LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

[*omissis*]

(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

(12) COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES, S. A.

(13) «K» LINE EUROPE LIMITED

Partes demandadas

[*omissis*][procedimiento nacional]

ESTE TRIBUNAL RESUELVE:

1. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las cuestiones que figuran en el anexo de la presente resolución con arreglo al artículo 267 TFUE.
2. [omissis] [decisión sobre las costas]
3. [omissis].
4. [omissis]. [procedimiento nacional]

[omissis]

ANEXO DE LA RESOLUCIÓN DE REMISIÓN

1. **Decisión de la Comisión.** El 21 de febrero de 2018, la Comisión Europea adoptó una decisión en relación con los servicios de transporte prestados por empresas de transporte marítimo de vehículos.¹ En esta Decisión se estimó que varias empresas habían infringido el artículo 101 TFUE, apartado 1, y el artículo 53, apartado 1, del Acuerdo EEE al participar en una infracción única y continuada, consistente en la coordinación de precios y la asignación de clientes con respecto a la provisión de servicios de transporte ro-ro en alta mar de vehículos de motor nuevos (automóviles, camiones y vehículos pesados y elevados) por varias rutas, hacia y desde el Espacio Económico Europeo, en el período comprendido entre el 18 de octubre de 2006 y el 6 de septiembre de 2012.²
2. En cuanto a la naturaleza de la conducta a la que hace referencia la Decisión, los considerandos 29 a 33 establecieron lo siguiente:

«(29) Con respecto al transporte en alta mar hacia y desde el EEE, las partes participaron, en mayor o menor medida, en una conducta cuyo propósito era: i) coordinar los precios de determinadas ofertas, ii) asignar las operaciones de ciertos clientes, y iii) reducir las capacidades mediante la coordinación del desguace de buques.

(30) La conducta siguió la llamada “regla de respeto”, según la cual los transportes de vehículos de motor nuevos relacionados con operaciones ya existentes en ciertas rutas para ciertos clientes seguirían siendo realizados por la empresa tradicional (el operador establecido).

(31) Las pruebas ponen de manifiesto que las partes participaron en los siguientes comportamientos, en mayor o menor medida:

4.1.1. La regla del respeto

¹ Decisión AT.40009 de la Comisión — Empresas de transporte marítimo de vehículos [C(2018) 983 final].

² Véase el artículo 1 de la Decisión.

(32) Las partes aplicaron la regla del respeto como principio rector de sus prácticas. Algunas empresas de transporte tenían la consideración de operadores establecidos en relación con ciertas rutas o ciertos clientes. Para mantener el *statu quo* en el mercado, las empresas de transporte respetaban las operaciones del operador establecido, bien cotizando tarifas más elevadas que las suyas, o bien no cotizando. La conducta también comprendía solicitudes de cotizaciones (u ofertas), únicas y generales, emitidas por ciertos fabricantes de vehículos. A cambio, generalmente se garantizaba a las otras empresas de transporte la protección de otras rutas u operaciones específicas en las que fueran el operador establecido. En algunos casos, las empresas de transporte seguían la regla del respeto con el único fin de evitar posibles conflictos entre ellas.

(33) En cuanto al transporte con destino al EEE, estaban afectados, por ejemplo, determinados traslados desde Asia, Sudáfrica y América hacia el EEE. En cuanto al transporte con origen en el EEE, estaban afectados, por ejemplo, determinados traslados desde el EEE hacia Asia, Oceanía, Sudáfrica y América.»

3. En cuanto al ámbito geográfico de la conducta a la que hace referencia en la Decisión:

a. El considerando 4 estableció:

«La presente Decisión se centra en los servicios de transporte por alta mar con origen o destino en el EEE.»

b. Además, el considerando 41 dispuso como sigue:

«El ámbito geográfico de la conducta de que se trata comprendía, al menos, el transporte hacia y desde el EEE (en lo sucesivo, transporte “con destino a” y “con origen en”).»

4. En cuanto al ámbito de aplicación temporal de la Decisión y, concretamente, a la fecha estimada de inicio de la conducta de que se trata, el considerando 42 estableció lo siguiente:

«Todos los servicios de transporte marítimo, incluido el *cabotaje* y los servicios internacionales de *tramp*, están sujetos a las modalidades de aplicación del Derecho de la competencia desde la entrada en vigor, el 18 de octubre de 2006, del Reglamento (CE) n.º 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) n.º 4056/86. Dicha fecha es la más próxima desde la cual la Comisión puede ejercer su jurisdicción para sancionar el comportamiento de las partes. A fin de reflejar este cambio de jurisdicción y a efectos de la presente Decisión, **se estimará que el comportamiento se ha iniciado**, en relación con todas las partes, el 18 de octubre de 2006.» (El subrayado es nuestro.)

5. **Procedimiento nacional.** En el recurso interpuesto ante el órgano jurisdiccional remitente, se alega que las partes recurridas infringieron el artículo 101 TFUE, apartado 1 (anteriormente, artículo 85 CEE, apartado 1/artículo 81 CE, apartado 1), y el artículo 53 del Acuerdo EEE, entre 1997 (con respecto a la 12.^a parte recurrida, CSAV, 2000) y el 17 de octubre de 2006, en relación con la prestación de servicios de transporte marítimo internacional ro-ro en alta mar de vehículos por rutas de todo el mundo, en particular entre puertos no comunitarios o de Estados no miembros del EEE. Con respecto a los servicios de transporte ro-ro en alta mar de vehículos entre puertos sitios fuera de la Unión y el EEE, Daimler AG afirma, en virtud del artículo 101, apartado 1, respecto de los hechos acontecidos en Alemania, que:
- a. mediante un procedimiento especial de concurso de ofertas para la contratación de servicios de transporte marítimo y concertó acuerdos marco de conformidad con los cuales se prestaron estos servicios;
 - b. el comportamiento infractor se derivó de la presentación de ofertas no competitivas con arreglo a ese procedimiento o de la falta de presentación de ofertas competitivas, y
 - c. Daimler resultó perjudicada.
6. **Tratado CEE.** Las modalidades iniciales de aplicación relativas a los artículos 85 y 86 CEE se establecieron en los artículos 87, 88 y 89 CEE.
7. El artículo 87 CEE, apartado 1, establecía que el Consejo adoptaría los reglamentos o directivas apropiados para la aplicación de los principios enunciados en los artículos 85 y 86.
8. Con arreglo al artículo 88 CEE:
- «Hasta la entrada en vigor de las disposiciones adoptadas en aplicación del artículo 87, las autoridades de los Estados miembros decidirán sobre la admisibilidad de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas y sobre la explotación abusiva de una posición dominante en el mercado común, de conformidad con su propio Derecho y las disposiciones del artículo 85, en particular las de su apartado 3, y las del artículo 86.»
9. De conformidad con el artículo 89 CEE, la Comisión era competente para investigar los casos de infracción de los artículos 85 y 86 CEE y adoptar decisiones motivadas al respecto.
10. **Reglamento n.º 17.** El primer reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 CEE adoptado por el Consejo en virtud del artículo 87 CEE fue el Reglamento n.º 17 del Consejo, de 1962.³ Conforme al artículo 1 del Reglamento n.º 141 del

³ DO 13, 21.2.62, p. 204; EE 08/01, p. 22.

Consejo, el Reglamento n.º 17 no era aplicable al sector del transporte.⁴ En esa etapa, la aplicación de los artículos 85 y 86 CEE en el sector marítimo se regía, por lo tanto, por los artículos 88 y 89 CEE.

11. **Reglamento n.º 4056/86.** El Reglamento n.º 4056/86 del Consejo determinó las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos;⁵ véase su artículo 1, apartado 1. El Reglamento n.º 4056/86 entró en vigor el 1 de julio de 1987; véase su artículo 27. El artículo 1, apartado 2, del Reglamento n.º 4056/86 definió el objeto y el ámbito de aplicación del Reglamento como sigue:

«Atañe únicamente a transportes marítimos internacionales, excluidos los servicios de *tramp*, que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos.» (El subrayado es nuestro.)

12. El Reglamento n.º 4056/86 no estableció modalidades de aplicación relativas a los transportes marítimos internacionales entre puertos no comunitarios.
13. **Reglamento n.º 1/2003.** El Reglamento n.º 1/2003 del Consejo⁶ derogó los Reglamentos n.ºs 17 y 141,⁷ con efecto a partir del 1 de mayo de 2004, y los sustituyó por un nuevo régimen de aplicación de los artículos 101 y 102 TFUE. Con respecto a este régimen:

- a. El capítulo I del Reglamento n.º 1/2003 establece determinados «principios». De conformidad con el artículo 1, apartado 1, todos los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas contemplados en el artículo 101 TFUE que no cumplieran las condiciones del artículo 101 TFUE, apartado 3, estaban prohibidos, sin que fuera necesaria decisión previa alguna a tal efecto. De conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003 todos los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que reunieran las condiciones del artículo 101 TFUE, apartado 3, no estaban prohibidos, sin que fuera necesaria decisión previa alguna a tal efecto.
- b. El capítulo II del Reglamento n.º 1/2003 establece las «competencias» de la Comisión y de los Estados miembros para aplicar las normas de competencia de la Unión. De conformidad con el artículo 4, a efectos de la aplicación de los artículos 101 y 102 TFUE, la Comisión dispondrá de las competencias previstas en el Reglamento. De conformidad con el artículo 5, las autoridades de competencia de los

⁴ DO 124, 28.11.62, p. 2751; EE 07/01, p. 57.

⁵ DO 1986, L 378, p. 4.

⁶ DO 2003, L 1, p. 1.

⁷ Véase el artículo 43 del Reglamento n.º 1/2003.

Estados miembros son competentes para aplicar los artículos 101 y 102 TFUE en asuntos concretos. De conformidad con el artículo 6, los órganos jurisdiccionales nacionales son competentes para aplicar los artículos 101 y 102 TFUE. Con respecto a la función de los órganos jurisdiccionales nacionales, el considerando 7 dispone lo siguiente:

«Los órganos jurisdiccionales nacionales desempeñan un cometido esencial en la aplicación de las normas comunitarias de competencia. Salvaguardan los **derechos subjetivos** que emanan del Derecho comunitario al pronunciarse sobre los litigios entre particulares, por ejemplo mediante el resarcimiento de daños y perjuicios a los afectados por la comisión de infracciones. La función de los órganos jurisdiccionales nacionales es, a este respecto, complementaria de la de las autoridades de competencia de los Estados miembros. Es conveniente, por tanto, facultarlos para aplicar plenamente los artículos [101 y 102 TFUE].» (El subrayado es nuestro.)

- c. El capítulo X del Reglamento n.º 1/2003 contiene «disposiciones generales». Entre dichas disposiciones se incluye el artículo 32 (titulado, «Exclusiones del ámbito de aplicación»).
 - d. El capítulo XI del Reglamento n.º 1/2003 contiene «disposiciones transitorias, modificativas y finales». Entre ellas se incluye el artículo 38 [titulado «Modificación del Reglamento (CEE) n.º 4056/86»], al que se hace referencia más adelante.
14. Tal como fue adoptado, el artículo 32 del Reglamento n.º 1/2003 disponía lo siguiente:
- «El presente Reglamento no se aplicará:
- a) a los servicios en régimen de fletamiento (“tramp”) internacionales tal como se definen en la letra a) del apartado 3 del artículo 1 del Reglamento (CEE) n.º 4056/86;
 - b) al servicio de transporte marítimo que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos de un mismo Estado miembro, tal como se prevé en el apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CEE) n.º 4056/86;
 - c) al transporte aéreo entre aeropuertos de la Comunidad y terceros países.»
15. El artículo 32 no excluye expresamente otros servicios de transporte marítimo, en particular los servicios de transporte marítimo internacional entre puertos sitios fuera de la Comunidad que no constituyen servicios de *tramp*, tal como se definen en el artículo 1, apartado 3, letra a), del Reglamento n.º 4056/86. El artículo 32,

letra c), del Reglamento n.º 1/2003 fue derogado con efectos a partir del mismo día en que entró en vigor dicho Reglamento.

16. El artículo 38 del Reglamento n.º 1/2003 derogó las disposiciones de procedimiento de los artículos 10 a 25 del Reglamento n.º 4056/86 (excepto el artículo 13, apartado 3) (que fueron sustituidas por los nuevos procedimientos establecidos en el Reglamento n.º 1/2003), y modificó otras disposiciones del Reglamento n.º 4056/86. El Reglamento n.º 1/2003 no modificó de otro modo el Reglamento n.º 4056/86, cuyas disposiciones sustantivas siguieron estando en vigor. En resumen, dichas disposiciones sustantivas versan sobre determinadas exenciones en los casos de acuerdos técnicos y de conferencias marítimas (artículos 2 a 7 del Reglamento n.º 4056/86) y sobre la explotación abusiva de una posición dominante (artículo 8 del Reglamento n.º 4056/86). Su ámbito de aplicación material siguió siendo el establecido en el artículo 1 del Reglamento n.º 4056/86.
17. **Reglamento n.º 1419/2006.** A partir del 18 de octubre de 2006, el Reglamento n.º 1419/2006 del Consejo ⁸ derogó el Reglamento n.º 4056/86 ⁹ y el artículo 32 del Reglamento n.º 1/2003. ¹⁰
18. El tribunal remitente alberga dudas sobre si el Reglamento n.º 1/2003, tal como fue adoptado, estableció modalidades de aplicación para los servicios de transporte marítimo internacional entre puertos no comunitarios, o si estos servicios siguieron estando sujetos a las disposiciones transitorias, hasta que el artículo 32 del Reglamento n.º 1/2003 y el artículo 1 del Reglamento n.º 4056/86 quedaron derogados por el Reglamento n.º 1419/2006.
19. Asimismo, el tribunal remitente alberga dudas sobre si los tribunales nacionales son competentes para aplicar el (entonces) artículo 85 CEE a un comportamiento que tuvo lugar durante el período en el que eran aplicables las disposiciones transitorias, habida cuenta de los diferentes análisis de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (a la que se hace referencia en los apartados 20 a 22 de la presente resolución) que han adoptado los tribunales ingleses y neerlandeses (mediante las resoluciones a las que se hace referencia en los apartados 24 y 25 de la presente resolución).
20. **Asunto 127/73, Belgische Radio en Televisie/SV SABAM.** El Tribunal de Justicia afirmó en el asunto 127/73, SABAM (sentencia de 30 de enero de 1974) que la competencia de los órganos jurisdiccionales nacionales para aplicar los artículos 85 y 86 CEE, en especial en litigios de Derecho privado, deriva del efecto directo de dichas disposiciones, que crean directamente derechos en favor de los justiciables que los órganos jurisdiccionales nacionales deben tutelar

⁸ DO 2006, L 269, p. 1.

⁹ Véase el artículo 1 del Reglamento n.º 1419/2006.

¹⁰ Véase el artículo 2 del Reglamento n.º 1419/2006.

(apartados 15 y 16). Asimismo, el Tribunal de Justicia sostuvo que el artículo 9 del Reglamento n.º 17 no privaba a los órganos jurisdiccionales nacionales de dicha competencia (apartados 17 a 20). Por lo que se refiere a la importancia para los órganos jurisdiccionales nacionales del procedimiento desarrollado ante la Comisión Europea en virtud del Reglamento n.º 17, el Tribunal de Justicia evaluó este aspecto desde el punto de vista de la seguridad jurídica, como sigue

- a. **Apartado 21:** «[...] si la Comisión inicia un procedimiento con arreglo al artículo 3 del Reglamento n.º 17, dicho órgano jurisdiccional, si lo estima necesario por motivos de seguridad jurídica, puede suspender el procedimiento a la espera del resultado de la actuación de la Comisión.»
 - b. **Apartado 22:** «[...] por el contrario, generalmente proseguirá el procedimiento cuando tenga constancia de que o bien no es evidente que el comportamiento controvertido pueda afectar sensiblemente al juego de la competencia o a los intercambios entre los Estados miembros, o bien no cabe duda acerca de la incompatibilidad de dicho comportamiento con el artículo [102 TFUE].»
21. **Asuntos acumulados 209 a 213/84, Asjes.** En los asuntos acumulados 209 a 213/84, Asjes, el Tribunal de Justicia examinó si un órgano jurisdiccional nacional podía aplicar el artículo 85 CEE a la concertación sobre tarifas en los servicios de transporte aéreo, con respecto a los cuales no existían modalidades de aplicación en vigor en ese momento, cuando tal concertación no hubiera sido objeto de una decisión adoptada en virtud de los artículos 88 o 89 CEE. El Tribunal de Justicia declaró lo siguiente:
- a. **Apartado 55:** «[...] el concepto de “autoridades de los Estados miembros” mencionado en el artículo 88 se refiere tanto a las autoridades administrativas encargadas, en la mayoría de los Estados miembros, de aplicar la legislación nacional sobre competencia bajo el control de legalidad ejercido por los órganos jurisdiccionales competentes, como a los órganos jurisdiccionales a los que les ha sido especialmente confiada idéntica misión en otros Estados miembros.»
 - b. **Apartado 60:** «En estas circunstancias, conviene preguntarse si, a falta de una normativa o directiva, adoptada por el Consejo sobre la base del artículo 87, aplicable al sector de los transportes aéreos, un órgano jurisdiccional nacional, que no es una de las autoridades de los Estados miembros contempladas en el artículo 88, tiene sin embargo la facultad de hacer constar, en el marco de asuntos como los que se ventilan en el tribunal nacional, la contrariedad al artículo 85 de una concertación sobre tarifas entre compañías aéreas, cuando tal concertación no ha sido objeto ni de una decisión adoptada en virtud del artículo 88 por las autoridades nacionales competentes, ni de una

decisión que provenga de la Comisión por aplicación del artículo 89, en particular de su apartado 2.»

- c. **Apartado 61:** «A este respecto, conviene recordar que, tal y como lo ha manifestado el Tribunal en [el asunto 13/61, Bosch/Van Rijn], “los artículos 88 y 89 no garantizan una aplicación completa e integral del artículo 85 de tal índole que su mera existencia permita concluir que el artículo 85 ha producido todos sus efectos desde la entrada en vigor del Tratado”.»
- d. **Apartado 62:** «En realidad, el artículo 88 no prevé una decisión de las autoridades nacionales sobre la admisibilidad de acuerdos más que cuando estos últimos están sometidos a su aprobación en el marco del Derecho nacional en vigor en materia de competencia. Por otra parte, según el artículo 89, la Comisión, aun estando autorizada para hacer constar eventuales infracciones de los artículos 85 y 86, no es competente para conceder declaraciones de inaplicabilidad en el sentido del apartado 3 del artículo 85.»
- e. **Apartado 63:** «A la vista de lo que antecede, el hecho de que un acuerdo pueda entrar en el ámbito de aplicación del artículo 85 no basta para que sea considerado, en su conjunto, prohibido por el apartado 1 del mencionado artículo y, por consiguiente, nulo de pleno derecho de conformidad con el apartado 2 del mismo artículo.»
- f. **Apartado 64:** «Tal conclusión sería efectivamente contraria al principio general de la seguridad jurídica, regla de derecho que, como ha reconocido el Tribunal en su [sentencia 13/61, Bosch/Van Rijn], antes citada, hay que respetar en la aplicación del Tratado, ya que conduciría a la prohibición y a la nulidad de pleno derecho de ciertos acuerdos, incluso antes de que se haya podido comprobar si el conjunto del artículo 85 se aplica a dichos acuerdos.»
- g. **Apartado 65:** «Por el contrario, conviene admitir, como precisó el Tribunal en su [sentencia 13/61, Bosch/Van Rijn], que, hasta la entrada en vigor de un reglamento o directiva de aplicación de los artículos 85 y 86 en el sentido del artículo 87, la prohibición que se contempla en el apartado 1 del artículo 85, así como la nulidad de pleno derecho contemplada en su apartado 2, no opera más que en relación con los acuerdos y las decisiones que las autoridades de los Estados miembros, sobre la base del artículo 88, consideren que entran en el ámbito del apartado 1 del artículo 85 y que no sean susceptibles de un levantamiento de la prohibición en el sentido del apartado 3 del mismo artículo, o en relación con las que la Comisión haya procedido a la declaración prevista en el apartado 2 del artículo 89.»

- h. **Apartado 68:** «Por consiguiente, hay que concluir afirmando que, en ausencia de la adopción de una decisión, en virtud del artículo 88, por las autoridades nacionales competentes y en la que se haga constar que el apartado 1 del artículo 85 prohíbe una determinada concertación sobre tarifas entre compañías aéreas y que no puede sustraerse a esta prohibición por aplicación del apartado 3 del propio artículo, o en ausencia de una decisión que emane de la Comisión en virtud del apartado 2 del artículo 89 y que tenga por objeto hacer constar, en relación con semejante concertación, la existencia de una infracción del apartado 1 del artículo 85, un órgano jurisdiccional nacional como el que ha remitido los presentes asuntos al Tribunal de Justicia no está autorizado para declarar por su propia cuenta la incompatibilidad de la concertación sobre tarifas en cuestión con el apartado 1 del artículo 85.»
22. **Asunto 66/86, Ahmed Saeed.** En el asunto 66/86, Ahmed Saeed, el Tribunal de Justicia, basándose en la sentencia *Asjes*, estimó (en los apartados 20 y 21) que la sanción de nulidad prevista en el artículo 85 CEE, apartado 2, no podía aplicarse a los acuerdos para fijar tarifas con respecto a los servicios de transporte aéreo nacional y el transporte aéreo internacional entre Estados no pertenecientes a la Comunidad, porque seguían estando sujetos a los artículos 88 y 89 CEE, al no haberse adoptado todavía en esa etapa normas de aplicación para dichos servicios de conformidad con el artículo 85 CEE. El Tribunal de Justicia sostuvo que, por el contrario, el artículo 86 CEE era plenamente aplicable aunque no existieran normas de aplicación:
- a. **Apartado 32:** «[...] la única justificación para continuar aplicando las normas transitorias previstas en los artículos 88 y 89 radica en la circunstancia de que los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas a que se refiere el apartado 1 del artículo 85 pueden beneficiarse de una exención de conformidad con el apartado 3 de dicho artículo, y de que la política sobre la competencia se elabora mediante decisiones adoptadas por las instituciones que, en virtud de las normas de aplicación adoptadas con base en el artículo 87, sean declaradas competentes para conceder o denegar las referidas exenciones. En cambio, a las explotaciones abusivas de una posición dominante no se les puede aplicar ninguna exención, sea del tipo que sea; tales explotaciones abusivas están prohibidas por el Tratado sin ningún paliativo, y extraer las consecuencias de dicha prohibición incumbe, según los casos, a las autoridades nacionales competentes o a la Comisión, en el ámbito de sus respectivas competencias.»
- b. **Apartado 33:** «Es preciso, pues, llegar a la conclusión de que la prohibición prevista en el artículo 86 del Tratado se aplica plenamente al sector de la navegación aérea en su totalidad.»

23. **Autoridad nacional en el Reino Unido.** La legislación nacional del Reino Unido¹¹ confió la obligación derivada del artículo 88 CE al Secretary of State (Ministro) designado, en colaboración con el antiguo Director General of Fair Trading (Director General de la Competencia) y la antigua Monopolies and Mergers Commission (Comisión de Defensa de la Competencia).
24. **Tribunales ingleses.** En el asunto La Gaitana Farms SA y otros/British Airways plc,¹² los tribunales ingleses [sentencia del Juez Rose en primera instancia, confirmada por la Court of Appeal (Tribunal de Apelación)] concluyeron, en el contexto de un litigio entre particulares, en relación con la prestación de servicios de transporte aéreo, en el que se reclamaba una indemnización por daños y perjuicios debido a la vulneración de las normas de competencia de la Unión y el EEE, que los órganos jurisdiccionales nacionales no son competentes para aplicar dichas normas a una conducta que tenga lugar durante el período cubierto por las disposiciones transitorias, a menos que la autoridad nacional de competencia o la Comisión hayan decidido que se ha infringido el artículo 85 CEE y hasta el momento que así lo decidan.
25. **Tribunales neerlandeses.** En la sentencia de 18 de septiembre de 2019, Stichting Cartel Compensation/KLM NV y otros, relativa a un litigio similar al del asunto La Gaitana, el Tribunal de Primera Instancia de Ámsterdam ha concluido provisionalmente que es competente para aplicar el artículo 85 CEE a una conducta producida durante el período cubierto por las disposiciones transitorias. Dado que los tribunales ingleses llegaron a una conclusión diferente en el asunto La Gaitana, el Tribunal de Primera Instancia de Ámsterdam decidió plantear al Tribunal de Justicia una cuestión prejudicial con arreglo al artículo 267 TFUE. La cuestión prejudicial planteada por el Tribunal de Primera Instancia de Ámsterdam no se ha publicado todavía en el Diario Oficial (aunque al parecer se ha registrado con el número de asunto C-819/19). Sin embargo, el tribunal remitente ha visto una copia de una traducción jurada de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de Ámsterdam, según la cual se planteó la siguiente cuestión:

«En un litigio entre partes perjudicadas (en el caso de autos, los transportistas, clientes de servicios de transporte aéreo) y compañías aéreas, ¿es competente un tribunal de lo civil —ya en virtud de la efecto directo del artículo 101 TFUE o, en su caso, del artículo 53 del Acuerdo del EEE, ya en virtud del (efecto directo del) artículo 6 del Reglamento n.º 1/2003— para

¹¹ The EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996, SI-1996/2199 [Reglamento de ejecución del Derecho comunitario de la competencia (artículos 88 y 89) de 1996, SI-1996/2199]; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001, SI-2001/2916 [Reglamento de ejecución del Derecho comunitario de la competencia (artículos 84 y 85) de 2001, SI-2001/2916]; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI-2007/1846 [Reglamento de ejecución (derogación) del Derecho comunitario de la competencia (artículos 84 y 85) de 2007, SI-2007/1846].

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

aplicar en su totalidad el artículo 101 TFUE o, en su caso, el artículo 53 del Acuerdo del EEE, en relación con acuerdos/prácticas concertadas de compañías aéreas respecto a servicios aéreos en vuelos realizados antes del 1 de mayo de 2004 en rutas entre aeropuertos situados en la UE y aeropuertos situados fuera del EEE o, en su caso, antes del 19 de mayo de 2005 en rutas entre Islandia, Liechtenstein, Noruega y aeropuertos situados fuera del EEE, o en vuelos realizados antes del 1 de junio de 2002 entre aeropuertos situados dentro de la UE y Suiza, en particular respecto al período en que se hallaba en vigor el régimen transitorio establecido en los artículos 104 TFUE y 105 TFUE, o bien se opone dicho régimen transitorio a ello?»

26. **Petición de decisión prejudicial** Habida cuenta de lo anterior, el tribunal remitente ha decidido plantear una petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 267 TFUE. En concreto:

a. La cuestión planteada por el Tribunal de Primera Instancia de Ámsterdam en el asunto Stichting, relativa a si los órganos jurisdiccionales nacionales pueden aplicar el artículo 101 TFUE (y sus predecesores) o el artículo 53 del Acuerdo EEE a los acuerdos adoptados durante el período de aplicación del régimen transitorio, también debe decidirse para que el tribunal remitente pueda pronunciarse en el caso de autos. En el procedimiento ante el tribunal remitente, la cuestión se plantea en el contexto del transporte marítimo en vez de en el del transporte aéreo.

b. Las partes de este procedimiento, que pueden tener puntos de vista diferentes de los de las partes del asunto Stichting, deben tener la oportunidad de presentar alegaciones al Tribunal de Justicia sobre esa cuestión.

c. Es posible que, antes de que se pronuncie el Tribunal de Justicia, se ponga fin al litigio del que conoce el Tribunal de Primera Instancia de Ámsterdam mediante acuerdo de las partes. En ese caso, si no se planteara la presente petición de decisión prejudicial, el tribunal remitente no se beneficiaría de la respuesta del Tribunal de Justicia a esa cuestión.

d. En el caso de autos ha surgido una cuestión adicional que no se ha planteado en el asunto Stichting, a saber, si el Reglamento n.º 1/2003, tal como fue adoptado, estableció modalidades de aplicación para los servicios de transporte marítimo internacional entre puertos no comunitarios, o si estos servicios siguieron estando sujetos al régimen transitorio.

27. Sería conveniente que la petición de decisión prejudicial del tribunal remitente se pudiera tramitar junto con la planteada por el Tribunal de Primera Instancia de Ámsterdam a la que se ha hecho referencia con anterioridad, ya que los argumentos y las cuestiones relativas al período anterior al 1 de mayo de 2004 se solaparán en gran medida.

28. Sobre esta base, este tribunal solicita al Tribunal de Justicia de la Unión Europea que se pronuncie sobre las siguientes cuestiones planteadas con arreglo al artículo 267 TFUE:

«1. ¿Es competente un órgano jurisdiccional nacional para conocer de una demanda por daños y perjuicios, en virtud del artículo 85 CEE/artículo 81 CE, en aquellos supuestos en que la conducta controvertida consista en la prestación de servicios marítimos internacionales exclusivamente entre puertos no comunitarios en el período anterior al 1 de mayo de 2004, y en que el órgano jurisdiccional nacional no sea la autoridad competente de un Estado miembro a efectos del artículo 88 CEE/artículo 84 CE?»

2. En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial, ¿es competente un órgano jurisdiccional nacional para conocer de dicha demanda en relación con la prestación de servicios marítimos internacionales exclusivamente entre puertos no comunitarios en el período comprendido entre el 1 de mayo de 2004 y el 18 de octubre de 2006?»