

Υπόθεση C-819/19

**Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως κατά το άρθρο 98,
παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου**

Ημερομηνία καταθέσεως:

6 Νοεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Rechtbank Amsterdam (Κάτω Χώρες)

Ημερομηνία της απόφασεως του αιτούντος δικαστηρίου:

18 Σεπτεμβρίου 2019

Ενάγουσες:

Stichting Cartel Compensation

Equilib Netherlands B.V.

Εναγόμενες:

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

Martinair Holland N.V.

Deutsche Lufthansa AG

Lufthansa Cargo AG

British Airways plc

Société Air France SA

Singapore Airlines Ltd

Singapore Airlines Cargo Pte Ltd

Swiss International Air Lines AG

Air Canada

Cathay Pacific Airways Ltd

SAS AB

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden

SAS Cargo Group A/S

Αντικείμενο των κύριων δικών

Οι κύριες δίκες αφορούν αγωγές που έχουν ασκηθεί ενώπιον πολιτικού δικαστηρίου κατά πληθώρας αεροπορικών εταιριών (στο εξής: εναγόμενες) λόγω παραβάσεων της απαγορεύσεως των συμπράξεων. Ζητείται, πρώτον, να διαπιστωθεί το παράνομο της συμπεριφοράς των εναγομένων και, δεύτερον, αποζημίωση.

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υποβλήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ αφορά το ζήτημα αν το εθνικό πολιτικό δικαστήριο είναι αρμόδιο να εφαρμόζει άμεσα το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και να διαπιστώνει ως εκ τούτου παραβάσεις των κανόνων ανταγωνισμού του δικαίου της Ένωσης, ακόμη και αν αυτές έλαβαν χώρα πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003 στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο πτήσεων από και προς χώρες εκτός της ΕΕ ή του ΕΟΧ. Οι εν λόγω παραβάσεις μπορούσαν κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα να διερευνηθούν μόνο βάσει του προβλεπόμενου στα άρθρα 104 και 105 ΣΛΕΕ μεταβατικού καθεστώτος.

Προδικαστικό ερώτημα

Είναι τα εθνικά δικαστήρια αρμόδια να εφαρμόζουν σε ένδικη διαφορά μεταξύ ζημιωθέντων (εν προκειμένω των ναυλωτών, αγοραστών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών φορτίου) και αεροπορικών εταιριών –είτε λόγω του άμεσου αποτελέσματος του άρθρου 101 ΣΛΕΕ ή, εν πάση περιπτώσει, του άρθρου 53 της Συνθήκης ΕΟΚ, είτε λόγω του (άμεσου αποτελέσματος) του άρθρου 6 του κανονισμού 1/2003– το άρθρο 101 ΣΛΕΕ ή, εν πάση περιπτώσει, το άρθρο 53 της Συνθήκης ΕΟΚ επί συμφωνιών ή εναρμονισμένων πρακτικών των αεροπορικών εταιριών αναφορικά με υπηρεσίες μεταφορών φορτίου στις πραγματοποιηθείσες πριν από την 1η Μαΐου 2004 πτήσεις μεταξύ αερολιμένων εντός της ΕΕ και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ ή στις πραγματοποιηθείσες πριν από την 19η Μαΐου 2005 πτήσεις μεταξύ Ισλανδίας, Λιχτενστάιν και Νορβηγίας και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ ή στις πραγματοποιηθείσες πριν από την 1η Ιουνίου 2002 πτήσεις μεταξύ αερολιμένων εντός της ΕΕ και της Ελβετίας, ακόμη και αν πρόκειται για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ίσχυε το μεταβατικό καθεστώς των άρθρων 104 και 105 ΣΛΕΕ, ή μήπως το μεταβατικό καθεστώς αποκλείει κάτι τέτοιο;

Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Άρθρα 85 έως 89 της Συνθήκης ΕΟΚ, νυν άρθρα 101 έως 105 ΣΛΕΕ

Κανονισμός (ΕΟΚ) 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ 1987, L 374, σ. 1), ιδίως οι αιτιολογικές σκέψεις, καθώς και τα άρθρα 1 και 7

Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1), ιδίως οι αιτιολογικές σκέψεις, καθώς και τα άρθρα 6 και 16

Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας περί αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ 2002, L 114, σ. 73), ιδίως τα άρθρα 1, 8 και 9

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

Καμία

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της διαδικασίας

- 1 Η Stichting Cartel Compensation (SCC) και η Equilib Netherlands B.V. (στο εξής: ενάγουσες) δραστηριοποιούνται στον τομέα της επιδίωξης απαιτήσεων για αποζημίωση που προέκυψαν στο πλαίσιο παραβάσεων του δικαίου του ανταγωνισμού. Οι ενάγουσες συμφωνούν με τους «πελάτες» τους να τους εκχωρήσουν αυτοί τις απαιτήσεις τους και επιδιώκουν τη δικαστική τους ικανοποίηση.
- 2 Οι κρινόμενες υποθέσεις αφορούν μια παγκόσμια σύμπραξη στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών φορτίων κατά τα έτη 2000 έως 2006. Με απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 η Επιτροπή επέβαλε κατά πληθώρας αεροπορικών εταιριών πρόστιμα λόγω συμφωνιών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό αναφορικά με επιναύλους καυσίμων και πρόσθετων τελών ασφαλείας σε πτήσεις εκτός, προς και εντός των κρατών μελών της ΕΕ ή του ΕΟΧ, καθώς και από, προς και εντός της Ελβετίας. Με αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 2015¹ το Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Γενικό Δικαστήριο) ακύρωσε την εν λόγω απόφαση.

¹ Αποφάσεις Air Canada κατά Επιτροπής (T-9/11), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij κατά Επιτροπής (T-28/11), Japan Airlines κατά Επιτροπής (T-36/11), Cathay Pacific Airways κατά Επιτροπής (T-38/11), Cargolux Airlines κατά Επιτροπής (T-39/11), Lan Airlines και Lan Cargo κατά Επιτροπής (T-40/11), Singapore Airlines και Singapore Airlines Cargo PTE κατά Επιτροπής (T-43/11), Deutsche Lufthansa κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-46/11), British Airways κατά Επιτροπής (T-48/11), SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-56/11), Air France – KLM κατά Επιτροπής (T-62/11), Air France κατά Επιτροπής (T-63/11) και Martinair Holland κατά Επιτροπής (T-67/11).

- 3 Στις 17 Μαρτίου 2017 η Επιτροπή εξέδωσε καινούρια απόφαση και επέβαλε εκ νέου πρόστιμα εξαιτίας της εν λόγω συμπράξεως στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Κατ' αυτής ασκήθηκαν εκ νέου προσφυγές ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου². Η έκδοση αποφάσεως στις εν λόγω υποθέσεις εκκρεμεί ακόμη. Η Επιτροπή περιορίστηκε ωστόσο στις πτήσεις μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ ή του ΕΟΧ και άλλων χωρών (στο εξής: τρίτες χώρες) κατά το χρονικό διάστημα της συμπράξεως το οποίο μπορούσε να εξετάσει βάσει της εισαχθείσας με τον κανονισμό 1/2003 διαδικασίας. Πριν από την έναρξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού η Επιτροπή διερευνούσε τις παραβάσεις του δικαίου του ανταγωνισμού σύμφωνα με τον κανονισμό 3975/87 που αφορούσε αποκλειστικά τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων στην Κοινότητα. Η τότε διερεύνηση ως προς το δίκαιο του ανταγωνισμού των πτήσεων από και προς τρίτες χώρες ήταν ως εκ τούτου δυνατή τότε μόνο σύμφωνα με το μεταβατικό καθεστώς των άρθρων 104 και 105 ΣΛΕΕ.
- 4 Ο κανονισμός 1/2003 ίσχυε για πτήσεις μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών από το χρονικό σημείο της ενάρξεως ισχύος του την 1η Μαΐου 2004, αντίθετα για πτήσεις μεταξύ κρατών μελών του ΕΟΧ και τρίτων χωρών άρχισε να ισχύει από την 19η Μαΐου 2005. Για πτήσεις μεταξύ της ΕΕ και της Ελβετίας ίσχυσαν από την 1η Ιουνίου 2002 οι κανόνες περί συμπράξεων των άρθρων 8 και 9 της Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας περί αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των εφαρμοζομένων κατά το χρονικό αυτό διάστημα εκτελεστικών κανονισμών. Αναφορικά με το προγενέστερο χρονικό διάστημα η Ελβετία αποτελεί τρίτη χώρα και συνεπώς δεν εμπίπτει στην απόφαση της Επιτροπής.
- 5 Οι ενάγουσες ζητούν επί της ουσίας, πρώτον, να διαπιστωθεί ο παράνομος χαρακτήρας της συμπεριφοράς των εναγομένων λόγω των συμφωνιών περί συμπράξεων ακόμη και πριν από τα προαναφερθέντα τρία χρονικά σημεία και, δεύτερον, αποζημίωση (δηλαδή λόγω της ζημίας των [ναυλωτών], που έχουν εκχωρήσει τις απαιτήσεις τους στις ενάγουσες). Οι απαιτήσεις των εναγουσών αφορούν επομένως το συνολικό χρονικό διάστημα από το 2000 έως το 2006. Στην πραγματικότητα πρόκειται για τρεις συνεκδικαζόμενες διαδικασίες –μία κίνηση η SCC και δύο η Equilib– κατά διαφόρων αεροπορικών εταιριών.

² Υποθέσεις Air Canada κατά Επιτροπής (T-326/17), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij κατά Επιτροπής (T-325/17), Japan Airlines κατά Επιτροπής (T-340/17), Cathay Pacific Airways κατά Επιτροπής (T-343/17), Cargolux Airlines κατά Επιτροπής (T-334/17), Latam Airlines Group und Lan Cargo κατά Επιτροπής (T-344/17), Singapore Airlines και Singapore Airlines Cargo PTE κατά Επιτροπής (T-350/17), Deutsche Lufthansa κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-342/17), British Airways κατά Επιτροπής (T-341/17), SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-324/17), Air France -KLM κατά Επιτροπής (T-337/17), Air France κατά Επιτροπής (T-338/17) και Martinair Holland κατά Επιτροπής (T-323/17).

Κύρια επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 6 Ο βασικός ισχυρισμός των εναγουσών συνίσταται στο ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 101 ΣΛΕΕ απαγόρευση των συμπράξεων έχει άμεσο οριζόντιο αποτέλεσμα, με συνέπεια το αιτούν δικαστήριο να είναι αρμόδιο να εφαρμόσει την εν λόγω απαγόρευση ακόμη και σε πτήσεις από και προς τρίτες χώρες οι οποίες πραγματοποιήθηκαν πριν από τα αναφερθέντα στη σκέψη 4 χρονικά σημεία. Ισχυρίζονται ότι δεν είναι απαραίτητη μια προηγούμενη απόφαση των εθνικών αρχών ανταγωνισμού ή της Επιτροπής κατά την έννοια των άρθρων 104 ή 105 ΣΛΕΕ. Επικουρικώς, οι ενάγουσες ισχυρίζονται ότι το αιτούν δικαστήριο διέθετε εν πάση περιπτώσει, κατά το άρθρο 6 του κανονισμού 1/2003, αναδρομικά από την 1η Μαΐου 2004 την αρμοδιότητα να εφαρμόζει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, εφόσον η εν λόγω αρμοδιότητα δεν υφίστατο προηγουμένως.
- 7 Κατά τους ισχυρισμούς των εναγομένων, το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν αναπτύσσει άμεσο οριζόντιο αποτέλεσμα. Το αιτούν δικαστήριο αποκτά για πρώτη φορά αρμοδιότητα για την εφαρμογή της εν λόγω διατάξεως όταν οι εθνικές αρχές ή η Επιτροπή εκδώσουν απόφαση σύμφωνα με τα άρθρα 104 ή 105 ΣΛΕΕ. Οι εναγόμενες αντιτάσσουν στον επικουρικό ισχυρισμό των εναγουσών ότι το αιτούν δικαστήριο δεν διαθέτει σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού 1/2003 την αρμοδιότητα να κηρύσσει αναδρομικά εκ των υστέρων απαγορευμένες συμπεριφορές οι οποίες κατά το χρονικό σημείο που έλαβαν χώρα δεν απαγορεύονταν. Η αναγνώριση αναδρομικής ισχύος δεν προκύπτει ούτε από το γράμμα ούτε από τον σκοπό ούτε από τη συστηματική ερμηνεία του κανονισμού 1/2003 και παραβιάζει την αρχή της ασφάλειας δικαίου.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 8 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι οι κανόνες ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών επιβάλλονταν πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003 βάσει του κανονισμού 3975/87, ο οποίος όμως δεν ίσχυε για τις αερομεταφορές από και προς τρίτες χώρες. Ως προς τις εν λόγω πτήσεις οι εθνικές αρχές και η Επιτροπή μπορούσαν επομένως να βασιστούν μόνο στα άρθρα 104 ή 105 ΣΛΕΕ που περιέχουν μεταβατικό καθεστώς αναφορικά με την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού. Κατά το άρθρο 104 ΣΛΕΕ, οι εθνικές αρχές αποφασίζουν σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας τους και με τις διατάξεις του άρθρου 101, και ιδίως της παραγράφου 3, σχετικά με το επιτρεπτό των συμφωνιών, αποφάσεων και περιπτώσεων εναρμονισμένης πρακτικής. Το εν λόγω μεταβατικό καθεστώς ισχύει μέχρι το χρονικό σημείο κατά το οποίο εκδόθηκαν διατάξεις σύμφωνα με το άρθρο 103 ΣΛΕΕ.
- 9 Εν προκειμένω τίθεται επομένως το ερώτημα αν τα εθνικά δικαστήρια είναι αρμόδια να διαπιστώσουν, στο πλαίσιο αστικής δίκης μεταξύ ιδιωτών, ότι υφίσταται παράβαση των ευρωπαϊκών κανόνων ανταγωνισμού σε σχέση με το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ίσχυε το μεταβατικό καθεστώς των άρθρων 104 και 105 ΣΛΕΕ.

- 10 Βάσει παλαιότερης νομολογίας του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Δικαστήριο) μπορούν επ' αυτού να υποστηριχθούν διαφορετικές απόψεις. Το βρετανικό High Court of Justice of England and Wales, με απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2017, έκρινε ότι ήταν αναρμόδιο σε ένδικη διαφορά όπου ετίθετο το ίδιο ζήτημα. Η ως άνω απόφαση επικυρώθηκε από το βρετανικό Court of Appeal. Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ωστόσο αν πρέπει βάσει της ίδιας νομολογίας να καταλήξει σε αντίθετη απόφαση.
- 11 Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει την εν λόγω προηγούμενη νομολογία του Δικαστηρίου ως ακολούθως. Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 30ής Ιανουαρίου 1974, BRT/SABAM (υπόθεση 127/73, EU:C:1974:6), οι απαγορεύσεις των άρθρων 85, παράγραφος 1, και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ [άρθρα 101, παράγραφος 1, και 102 ΣΛΕΕ] είναι κατάλληλες ως εκ της φύσεώς τους για να παράγουν άμεσο αποτέλεσμα στις μεταξύ ιδιωτών σχέσεις και τα εν λόγω άρθρα γεννούν απευθείας δικαιώματα υπέρ των υποκειμένων δικαίου, τα οποία τα εθνικά δικαιοδοτικά όργανα οφείλουν να προστατεύουν (σκέψη 16). Αν η άσκηση των δικαιωμάτων αυτών από τους ιδιώτες εξαρτιόταν από την επιβολή τους διά της διοικητικής οδού από τις αρχές των κρατών μελών ή την Επιτροπή, οι ιδιώτες θα στερούνταν τα εν λόγω δικαιώματα. Τα εθνικά δικαστήρια είναι επομένως αρμόδια να εφαρμόζουν το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ [άρθρο 101 ΣΛΕΕ] σε ένδικη διαφορά μεταξύ ιδιωτών. Το Δικαστήριο επισημαίνει άλλωστε στην εν λόγω απόφαση ότι τα εθνικά δικαστήρια πρέπει, σε περίπτωση διαφοράς στην οποία διάδικος επικαλείται κανόνες ανταγωνισμού, να επιδείξουν αυτοσυγκράτηση αν η Επιτροπή ή η εθνική αρχή ανταγωνισμού έχουν επίσης επιληφθεί σχετικά (σκέψη 21).
- 12 Στην απόφασή του της 30ής Απριλίου 1986, Asjes κ.λπ. (συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209/84 έως 213/84, EU:C:1986:188), το Δικαστήριο έκρινε ότι «και οι αεροπορικές μεταφορές, όπως και οι λοιποί τρόποι μεταφοράς, υπάγονται στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης, συμπεριλαμβανομένων και των κανόνων ανταγωνισμού» (σκέψη 45). Επίσης εφαρμόζονται τα άρθρα 88 και 89 της Συνθήκης ΕΟΚ [άρθρα 104 και 105 ΣΛΕΕ], εφόσον η Επιτροπή δεν έχει εκδώσει διατάξεις σύμφωνα με το άρθρο 87 της Συνθήκης ΕΟΚ [άρθρο 103 ΣΛΕΕ]. Παραβάσεις του δικαίου του ανταγωνισμού μπορούν ως εκ τούτου να διαπιστωθούν πάντοτε, ιδίως, δε, μπορούν επίσης κατά περίπτωση να χορηγηθούν απαλλαγές σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ [άρθρο 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ].
- 13 Το Δικαστήριο τονίζει ωστόσο ότι τα εθνικά δικαστήρια δεν είναι αρμόδια να διαπιστώσουν παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ [άρθρο 101 ΣΛΕΕ] εφόσον η εθνική αρχή ή η Επιτροπή δεν έχουν ακόμη αποφασίσει επί της προβαλλόμενης παραβάσεως, αλλά δύνανται ακόμη να αποφασίσουν σχετικά και να χορηγήσουν απαλλαγή. Το αντίθετο αποτέλεσμα θα οδηγούσε στην απαγόρευση και στην ακύρωση συγκεκριμένων συμφωνιών, προτού καν καταστεί δυνατό να αποφασιστεί αν το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ [άρθρο 101 ΣΛΕΕ] εφαρμόζεται συνολικά στις εν λόγω συμφωνίες. Κάτι τέτοιο θα παραβίαζε την αρχή της ασφάλειας δικαίου. Στην απόφασή του της 11ης Απριλίου 1989, Ahmed

Saeed Flugreisen κ.λπ. κατά Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs (υπόθεση 66/86, EU:C:1989:140) το Δικαστήριο επιβεβαίωσε την εν λόγω νομολογία.

- 14 Το αιτούν δικαστήριο συμπεραίνει από τα προπαρατεθέντα ότι η Συνθήκη αποδίδει στα εθνικά πολιτικά δικαστήρια ίδια αρμοδιότητα για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού σε διαφορές μεταξύ ιδιωτών. Η αρμοδιότητα αυτή είναι ανεξάρτητη από την διασφάλιση του δικαίου διά της διοικητικής οδού από τις αρχές ανταγωνισμού. Σύμφωνα με τα άρθρα 104 και 105 ΣΛΕΕ είναι δυνατή η διασφάλιση του δικαίου τόσο διά της διοικητικής οδού όσο και διά της πολιτικής δικαιοσύνης, χωρίς η πρώτη μορφή να απολαμβάνει κάποιου είδους προβαδίσματος.
- 15 Λόγω αυτής της διπλής αρμοδιότητας υφίσταται ωστόσο ο κίνδυνος αντιφατικών αποφάσεων και ανασφάλειας δικαίου. Η αποτροπή ακριβώς τέτοιου είδους προβλημάτων ήταν, κατά την κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, κρίσιμη για την ως άνω διατυπωθείσα θέση του Δικαστηρίου ότι τα εθνικά δικαστήρια δεν μπορούν να διαπιστώσουν παραβάσεις των κανόνων ανταγωνισμού, εφόσον οι αρμόδιες αρχές δύνανται ακόμη σύμφωνα με τα άρθρα 104 και 105 ΣΛΕΕ –και μάλιστα αναδρομικά– να χορηγήσουν απαλλαγή. Υπό αυτήν την έννοια το Δικαστήριο έκρινε στην προαναφερθείσα απόφασή του Ahmed Saeed ότι το άρθρο 102 ΣΛΕΕ μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς περιορισμούς. Αναφορικά με τη διάταξη αυτή που αφορά την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως δεν προβλέπεται απαλλαγή. Ως εκ τούτου δεν υπάρχουν ούτε αποφάσεις απαλλαγών που θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη ούτε υπάρχει ενδεχόμενο παραβίασεως της αρχής της ασφάλειας δικαίου. Κατά την κρίση του Δικαστηρίου, το μεταβατικό καθεστώς των άρθρων 104 και 105 ΣΛΕΕ δεν αντίκειται επομένως στο πλαίσιο αυτό στην άμεση εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.
- 16 Κατόπιν των ανωτέρω, το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση ουδέν κωλύει την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ από το εθνικό δικαστήριο. Δεν υφίσταται δηλαδή η απειλή κάποιας ανασφάλειας δικαίου, δεδομένου ότι οι εναγόμενες δεν είχαν αιτηθεί στο κρίσιμο χρονικό διάστημα της συμπράξεως τη χορήγηση απαλλαγής ενώπιον των εθνικών αρχών ανταγωνισμού ή της Επιτροπής ούτε μπορούν πλέον να την αιτηθούν.
- 17 Ακόμη και το γεγονός ότι η Επιτροπή στην απόφασή της του έτους 2017 έκρινε ότι είναι αναρμόδια να αποφασίσει για το χρονικό διάστημα πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003 υποδηλώνει ότι το εθνικό δικαστήριο πρέπει να θεωρηθεί αρμόδιο. Διαφορετικά δεν θα υπήρχε για τη δεδομένη χρονική στιγμή καμία αρχή, ούτε αρμόδια διοικητική αρχή ούτε εθνικό δικαστήριο, που θα μπορούσε να αποφασίσει επί της εφαρμογής της προβλεπόμενης στο άρθρο 101 ΣΛΕΕ απαγορεύσεως σε σχέση με το εν λόγω χρονικό διάστημα. Με τον τρόπο αυτόν θα επιβραβευόταν η απόκρυψη των τότε πραγματοποιηθεισών συμφωνιών για τις τιμές, που ενδεχομένως αντίκεινται στους κανόνες ανταγωνισμού.

- 18 Το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει ως εκ τούτου ότι λόγω της προαναφερθείσας νομολογίας του Δικαστηρίου είναι αρμόδιο –εκ των υστέρων– να αποφασίσει για τις μεταξύ των αεροπορικών εταιριών συναφθείσες συμφωνίες σχετικά με τα αναφερόμενα στο προδικαστικό ερώτημα χρονικά διαστήματα για πτήσεις από και προς τρίτες χώρες. Στα εν λόγω χρονικά διαστήματα εφαρμοζόταν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, τότε όμως δεν χορηγήθηκαν απαλλαγές, ούτε μπορούν πλέον να χορηγηθούν. Το γεγονός και μόνον ότι με την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003 άλλαξε η διαδικασία για τη διαπίστωση παραβάσεως και τη χορήγηση απαλλαγής δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού σε αστική δίκη.
- 19 Δεδομένου ότι η θέση αυτή αποκλίνει από την αναφερθείσα στη σκέψη 10 βρετανική νομολογία, είναι κατά την κρίση του αιτούντος δικαστηρίου απαραίτητο για τη διασφάλιση μιας ενιαίας εφαρμογής του δικαίου να υποβληθεί αίτηση προδικαστικής αποφάσεως. Προς απάντηση στο εν λόγω ερώτημα το αιτούν δικαστήριο καλεί το Δικαστήριο να λάβει υπόψη τον επικουρικό ισχυρισμό των εναγουσών (πρβλ. σκέψεις 6 και 7). Υπό μια αυστηρή οπτική γωνία, αυτό δεν είναι απαραίτητο, δεδομένου ότι η θέση του αιτούντος δικαστηρίου συμπίπτει με τον κύριο ισχυρισμό τους. Κατόπιν αιτήσεως των εναγουσών και για λόγους αποτελεσματικότητας της διαδικασίας ο εν λόγω ισχυρισμός περιλήφθηκε πάντως στο προδικαστικό ερώτημα, μολονότι δεν αναλύθηκε περαιτέρω στην απόφαση περί παραπομπής.