

Asunto C-819/19

Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia

Fecha de presentación:

6 de noviembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Rechtbank Amsterdam (Tribunal de Primera Instancia de
Ámsterdam, Países Bajos)

Fecha de la resolución de remisión:

18 de septiembre de 2019

Partes demandantes:

Stichting Cartel Compensation

Equilib Netherlands B.V.

Partes demandadas:

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

Martinair Holland NV

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

Objeto de los procedimientos en el litigio principal

Los procedimientos en el litigio principal versan sobre demandas pendientes ante el órgano jurisdiccional de lo civil interpuestas contra un gran número de compañías aéreas (en lo sucesivo, «demandadas») por infracción de la prohibición de cárteles. Se reclama, en primer lugar, que se declare que las demandadas han actuado de forma ilícita y, en segundo lugar, una indemnización por daños y perjuicios.

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

La petición, planteada al amparo del artículo 267 TFUE, versa sobre la competencia de los tribunales nacionales de lo civil para aplicar directamente el artículo 101 TFUE y, de este modo, declarar la existencia de infracciones de las normas sobre competencia de la Unión, aun cuando hayan tenido lugar antes de la entrada en vigor del Reglamento n.º 1/2003 en el sector de la navegación aérea respecto a vuelos con origen y destino fuera de la UE/del EEE. En tal periodo, dichas infracciones podían examinarse únicamente sobre la base del régimen transitorio establecido en los artículos 104 TFUE y 105 TFUE.

Cuestión prejudicial

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 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?

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

Artículos 85 CE a 89 CE, actualmente artículos 101 TFUE a 105 TFUE.

Reglamento (CEE) n.º 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo (DO 1987, L 374, p. 1), en particular los artículos 1 y 7.

Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (DO 2003, L 1, p. 1), en particular los artículos 6 y 16.

Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo (EUZO) (DO 2002, L 114, p. 73), en particular los artículos 1, 8 y 9.

Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Ninguna

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 Stichting Cartel Compensation (SCC) y Equilib Netherlands B.V. (en lo sucesivo, «demandantes») se dedican al ejercicio de acciones de indemnización de daños y perjuicios derivadas de infracciones de las normas sobre la competencia. Las demandantes obtienen de sus «clientes» la cesión de sus créditos, tras lo cual intentan cobrar tales créditos ante los tribunales.
- 2 Los presentes asuntos versan sobre un cártel mundial relativo al transporte de mercancías en el sector de la navegación aérea entre 2000 y 2006. Mediante decisión de 9 de noviembre de 2010, la Comisión impuso una multa a un gran número de compañías aéreas por prácticas restrictivas de la competencia en materia de recargos por combustible y por seguridad en rutas aéreas con origen y destino y dentro del territorio de los países de la UE/EEE y Suiza. Mediante sentencias de 16 de diciembre de 2015, el Tribunal General de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Tribunal General») anuló esta decisión.¹

¹ Sentencias Air Canada/Comisión (T-9/11), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Comisión (T-28/11), Japan Airlines/Comisión (T-36/11), Cathay Pacific Airways/Comisión (T-38/11), Cargolux Airlines/Comisión (T-39/11), Lan Airlines y Lan Cargo/Comisión (T-40/11), Singapore Airlines y Singapore Airlines Cargo PTE/Comisión (T-43/11), Deutsche Lufthansa y otros/Comisión (T-46/11), British Airways/Comisión (T-48/11), SAS Cargo Group y otros/Comisión (T-56/11), Air France — KLM/Comisión (T-62/11), Air France/Comisión (T-63/11) y Martinair Holland/Comisión (T-67/11).

- 3 El 17 de marzo de 2017, la Comisión adoptó una nueva decisión e impuso de nuevo multas por este cártel del transporte aéreo. Contra esta decisión se interpuso de nuevo recurso ante el Tribunal General.² Dichos asuntos se hallan aún pendientes. Sin embargo, respecto a los vuelos entre países de la UE/del EEE y los países no pertenecientes a aquellos (en lo sucesivo, «terceros países»), la Comisión se limitó al período del cártel que pudo examinar sobre la base del procedimiento incoado conforme al Reglamento n.º 1/2003. Antes de la entrada en vigor de dicho Reglamento, la Comisión investigaba infracciones de las normas sobre competencia sobre la base del Reglamento n.º 3975/87, el cual versaba exclusivamente, sin embargo, sobre el transporte aéreo internacional entre aeropuertos situados en la Comunidad. Así pues, la investigación conforme a las normas sobre competencia de los vuelos con origen y destino en terceros países era entonces posible únicamente sobre la base de las disposiciones transitorias establecidas en los artículos 104 TFUE y 105 TFUE.
- 4 El Reglamento n.º 1/2003 se aplicaba a los vuelos entre la UE y terceros países desde su entrada en vigor el 1 de mayo de 2004, si bien respecto a los vuelos entre países del EEE y terceros países se aplicó solamente a partir del 19 de mayo de 2005. A los vuelos entre la UE y Suiza se les aplicaban desde el 1 de junio de 2002 las normas sobre cárteles contenidas en los artículos 8 y 9 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre Transporte Aéreo (EUZO), incluidos los reglamentos de desarrollo aplicables en dicho período. Respecto a los años anteriores, Suiza es un tercer país que, por tanto, queda excluido del ámbito de aplicación de la decisión de la Comisión.
- 5 En esencia, las demandantes solicitan, en primer lugar, que se declare que, respecto a las tres fechas antes citadas, las demandadas actuaron ilícitamente al adoptar acuerdos colusorios y, en segundo lugar, una indemnización por daños y perjuicios (esto es, por el daño sufrido por los transportistas que cedieron sus créditos a las demandantes). Las pretensiones de las demandantes versan, pues, sobre la totalidad del período comprendido entre 2000 y 2006. En la práctica, se trata de tres asuntos acumulados —uno incoado por SCC y otros dos por Equilib— contra diversas compañías aéreas.

Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal

- 6 Las demandantes alegan con carácter principal que la prohibición de los cárteles establecida en el artículo 101 TFUE tenía un efecto directo horizontal durante todo el período al que se extendió el cártel, de suerte que el órgano jurisdiccional

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

remitente es competente para aplicar esta prohibición a los vuelos con origen y destino en terceros países realizados antes de las fechas mencionadas en el apartado 4 *supra*. No es necesario que las autoridades nacionales de defensa de la competencia o, en su caso, la Comisión hayan adoptado previamente decisiones sobre la base de los artículos 104 TFUE o 105 TFUE. Con carácter subsidiario, las demandantes alegan que el órgano jurisdiccional remitente devino competente para aplicar el artículo 101 TFUE sobre la base del artículo 6 del Reglamento n.º 1/2003, en cualquier caso, desde el 1 de mayo de 2004, en la medida en que tal competencia no existía previamente, y con carácter retroactivo.

- 7 Las demandadas rechazan que el artículo 101 TFUE, apartado 1, tenga un efecto directo horizontal. El órgano jurisdiccional remitente solo es competente para aplicar dichas disposiciones si las autoridades nacionales o la Comisión han adoptado previamente una decisión en el sentido de los artículos 104 TFUE y 105 TFUE. En relación con la alegación subsidiaria de las demandantes, las demandadas rechazan que el órgano jurisdiccional remitente sea competente, en virtud del artículo 6 del Reglamento n.º 1/2003, para declarar prohibidos con carácter retroactivo comportamientos que en el momento en que tuvieron lugar no estaban prohibidos. La atribución del carácter retroactivo no se desprende ni del texto ni del objetivo ni de la sistemática del Reglamento n.º 1/2003, por lo que, a juicio de las demandadas, resulta contraria al principio de seguridad jurídica.

Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 8 El órgano jurisdiccional remitente señala que las normas sobre competencia, antes de la entrada en vigor del Reglamento n.º 1/2003, se aplicaban en el sector del transporte aéreo sobre la base del Reglamento n.º 3975/87, el cual, sin embargo, no era aplicable al transporte aéreo con origen y destino en terceros países. Por tanto, respecto a estos vuelos, las autoridades nacionales y la Comisión solo podían basarse en los artículos 104 TFUE o, en su caso, 105 TFUE, que establecen un régimen transitorio para la aplicación de las normas sobre competencia. Según el artículo 104 TFUE, las autoridades de los Estados miembros decidirán sobre la admisibilidad de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas de conformidad con su propio Derecho y las disposiciones del artículo 101 TFUE, en particular las de su apartado 3. Este régimen transitorio se aplica hasta la fecha en la que se hayan adoptado decisiones sobre la base del artículo 103 TFUE.
- 9 Por tanto, en el presente asunto se suscita la cuestión de si el órgano jurisdiccional nacional es competente, respecto al período en el que se aplicaba el régimen transitorio establecido en los artículos 104 TFUE y 105 TFUE, para declarar en el marco de un procedimiento civil entre particulares la existencia de una infracción de las normas sobre competencia de la Unión.
- 10 Sobre la base de la anterior jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Tribunal de Justicia») se han formulado tesis distintas al

respecto. El 4 de octubre de 2017, la High Court of Justice of England and Wales (Tribunal Superior de Inglaterra y País de Gales, Reino Unido) declaró su falta de competencia para conocer de un litigio en el que se suscitaba la misma cuestión. Este planteamiento fue ratificado por la Court of Appeal (Tribunal de Apelación, Reino Unido). Sin embargo, partiendo de esa misma jurisprudencia, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si no debe llegar a una respuesta contraria.

- 11 El órgano jurisdiccional remitente reproduce dicha anterior jurisprudencia del Tribunal de Justicia en los términos siguientes. En primer lugar, subraya que, según la sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de enero de 1974, BRT/SABAM (asunto 127/73, EU:C:1974:6), dado que, por su misma naturaleza, las prohibiciones del apartado 1 del artículo 85 CE y del artículo 86 CE [actualmente artículos 101 TFUE, apartado 1, y 102 TFUE] pueden producir efectos directos en las relaciones entre particulares, dichos artículos crean directamente derechos en favor de los justiciables que los órganos jurisdiccionales nacionales deben tutelar (apartado 16). Si el ejercicio de estos derechos por particulares está supeditado a su tutela administrativa por las autoridades de los Estados miembros o de la Comisión, se privaría a los particulares de tales derechos. Por consiguiente, el órgano jurisdiccional nacional es competente para aplicar el artículo 85 CE [artículo 101 TFUE] en un litigio entre particulares. No obstante, el Tribunal de Justicia sí hace constar en esta sentencia que, en un litigio en que se invocan las normas sobre competencia, debe obrar con circunspección aun cuando la Comisión o la autoridad nacional de defensa de la competencia examinen esa misma materia (apartado 21).
- 12 En la sentencia de 30 de abril de 1986, Asjes y otros (asuntos acumulados 209/84 a 213/84, EU:C:1986:188), el Tribunal de Justicia declaró que «los transportes aéreos están sometidos, al igual que las demás modalidades de transporte, a las normas generales del Tratado, incluidas las relativas a la competencia» (apartado 45). Asimismo, los artículos 88 CE y 89 CE [artículos 104 TFUE y 105 TFUE] son aplicables en tanto que la Comisión no adoptado haya disposiciones sobre la base del artículo 87 CE [artículo 103 TFUE]. Por consiguiente, la existencia de infracciones de normas sobre competencia podrá declararse en todo momento y, en particular, en su caso también podrán concederse exenciones sobre la base del artículo 85 CE, apartado 3 [artículo 101 TFUE, apartado 3].
- 13 Sin embargo, el Tribunal de Justicia señala que el órgano jurisdiccional nacional no es competente para declarar la existencia de una infracción del artículo 85 CE [artículo 101 TFUE] en tanto la autoridad nacional o la Comisión no se hayan pronunciado todavía sobre la supuesta infracción, sí tiene la posibilidad de hacer tal cosa y, por tanto, de conceder una exención. En efecto, de otro modo, determinados acuerdos estarán prohibidos y serán nulos de pleno Derecho, incluso antes de que se haya podido comprobar si el conjunto del artículo 85 CE [artículo 101 TFUE] se aplica a dichos acuerdos. Ello resultaría contrario al principio de seguridad jurídica. En la sentencia de 11 de abril de 1989, Ahmed Saeed Flugreisen y otros/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs (asunto 66/86, EU:C:1989:140), el Tribunal de Justicia ha ratificado esta apreciación.

- 14 De cuanto antecede deduce el órgano jurisdiccional remitente que el Tratado atribuye a los órganos jurisdiccionales nacionales de lo civil una competencia propia para aplicar las normas sobre competencia en litigios entre particulares. Esta competencia es independiente de la tutela administrativa por las autoridades competentes en materia de defensa de la competencia. En virtud de los artículos 104 TFUE y 105 TFUE, es posible tanto la tutela administrativa como la de los tribunales de lo civil, sin que la primera forma de tutela tenga prioridad.
- 15 En virtud de esta confluencia, existe el riesgo de que se adopten decisiones contradictorias y de que se genere una inseguridad jurídica. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, precisamente la producción de tales problemas tuvo una importancia decisiva a la hora de que el Tribunal de Justicia, en su citada sentencia, afirmase que un juez nacional no puede declarar la existencia de una infracción de las normas sobre competencia en tanto las autoridades competentes, en virtud de los artículos 104 TFUE y 105 TFUE, puedan conceder una exención, ya sea o no con carácter retroactivo. En línea con cuanto antecede, el Tribunal de Justicia ha declarado en la citada sentencia Ahmed Saeed que el artículo 102 TFUE puede aplicarse en su integridad. En el marco de este artículo, que versa sobre el abuso de una posición dominante, no es posible nunca conceder una exención. Por consiguiente, nunca habrá de tenerse en cuenta una eventual decisión de exención o violación del principio de seguridad jurídica. En opinión del Tribunal de Justicia, el régimen transitorio de los artículos 104 TFUE y 105 TFUE no puede constituir, en este contexto, obstáculo alguno para la aplicación directa del artículo 102 TFUE.
- 16 A la vista de cuanto antecede, el órgano jurisdiccional remitente considera que en el presente asunto nada se opone a que el órgano jurisdiccional nacional aplique el artículo 101 TFUE. En efecto, no podrá darse una inseguridad jurídica, dado que las demandadas no solicitaron una exención en el período de cartel pertinente ni a las autoridades nacionales de defensa de la competencia ni a la Comisión y ya no pueden solicitarla a estas autoridades.
- 17 Asimismo, el mero hecho de que la Comisión, en su decisión de 2017, se haya declarado incompetente para pronunciarse sobre el período anterior a la entrada en vigor del Reglamento n.º 1/2003, apunta a que debe considerarse competente al órgano jurisdiccional nacional. De otro modo, no existiría ahora ninguna otra autoridad u órgano jurisdiccional nacional competente que pudiera pronunciarse sobre la aplicabilidad de la prohibición establecida en el artículo 101 TFUE a dicho período. Ello supondría una recompensa para el encubrimiento de acuerdos sobre precios adoptados en su momento que podrían ser contrarios a las normas sobre competencia.
- 18 Asimismo, el órgano jurisdiccional remitente hace constar que, sobre la base de la citada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, es competente para pronunciarse —*a posteriori*— sobre las prácticas concertadas por las compañías aéreas en los periodos citados en la cuestión prejudicial respecto a vuelos con origen y destino en terceros países. En dichos períodos era aplicable el artículo 101 TFUE, pese a

que entonces no se concedió ninguna exención y tales exenciones tampoco pueden concederse ahora. El mero hecho de que el procedimiento de declaración de una infracción y a la concesión de una exención haya quedado modificado en virtud de la entrada en vigor del Reglamento n.º 1/2003 no obsta en modo alguno a la aplicación de las normas sobre competencia en un procedimiento civil.

- 19 Dado que esta afirmación se aparta de la jurisprudencia británica citada en el apartado 10 *supra*, en opinión del órgano jurisdiccional remitente resulta necesario, en aras de la uniformidad jurídica, plantear una cuestión prejudicial. En dicha cuestión, solicita al Tribunal de Justicia que, en su respuesta, se pronuncie además sobre la alegación subsidiaria de las demandantes (véanse los apartados 6 y 7 *supra*). En sentido estricto, ello no será necesario, dado que la apreciación del órgano jurisdiccional remitente coincide con su tesis principal. Sin embargo, a petición de las demandantes y en aras de una eficiente tramitación del litigio, sí ha recogido tal tesis en la cuestión prejudicial, pese a que no la aborda con más detalle en la resolución de remisión.