

Cauza C-819/19

**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98
alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție**

Data depunerii:

6 noiembrie 2019

Instanța de trimitere:

Rechtbank Amsterdam (Țările de Jos)

Data deciziei de trimitere:

18 septembrie 2019

Reclamante:

Stichting Cartel Compensation

Equilib Netherlands B.V.

Pârâte:

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

Obiectul procedurilor principale

Procedurile principale privesc mai multe acțiuni introduse în fața instanței civile împotriva unui număr mare de companii aeriene (denumite în continuare „pârâtele”) pentru încălcări ale interdicției privind înțelegerile. În primul rând, se solicită să se constate că pârâtele au acționat în mod nelegal, iar în al doilea rând, se solicită despăgubiri.

Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare

Cererea de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE privește aspectul dacă instanța civilă națională este competentă să aplice direct articolul 101 TFUE și să constate astfel existența unor încălcări ale normelor de concurență ale Uniunii, chiar dacă acestea au fost săvârșite anterior intrării în vigoare a Regulamentului nr. 1/2003 în sectorul aerian, în cadrul zborurilor provenite din țări din afara Uniunii Europene sau a SEE și al zborurilor efectuate către acestea. În această perioadă, încălcările respective puteau fi investigate numai pe baza regimului tranzitoriu prevăzut la articolele 104 și 105 TFUE.

Întrebarea preliminară

În cadrul unui litigiu între persoane prejudiciate (în speță, expeditorii, și anume clienții serviciilor de transport aerian de mărfuri) și companii aeriene, instanțele naționale sunt competente să aplice pe deplin – fie în temeiul efectului direct al articolului 101 TFUE sau, dacă este cazul, al articolului 53 din Acordul privind SEE, fie în temeiul (efectului direct al) articolului 6 din Regulamentul nr. 1/2003 – articolul 101 TFUE sau, dacă este cazul, articolul 53 din Acordul privind SEE, în privința acordurilor sau a practicilor concertate ale companiilor aeriene în legătură cu serviciile de transport de mărfuri cu zboruri efectuate înaintea datei de 1 mai 2004 între aeroporturi din Uniunea Europeană și aeroporturi din afara SEE sau cu zboruri efectuate înaintea datei de 19 mai 2005 între Islanda, Liechtenstein și Norvegia și aeroporturi din afara SEE ori cu zboruri efectuate înaintea datei de 1 iunie 2002 între aeroporturi din Uniunea Europeană și Elveția, chiar dacă aceasta este perioada în care era aplicabil regimul tranzitoriu prevăzut la articolele 104 și 105 TFUE sau, dimpotrivă, regimul tranzitoriu se opune acestei aplicări?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

Articolele 85-89 din Tratatul CEE, devenite articolele 101-105 TFUE

Regulamentul (CEE) nr. 3975/87 al Consiliului din 14 decembrie 1987 de stabilire a procedurii de aplicare a regulilor de concurență întreprinderilor din sectorul transportului aerian (JO 1987, L 374, p. 1), în special considerentele, precum și articolele 1 și 7

Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 Decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat (JO 2003, L1 p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 167), în special considerentele, precum și articolele 6 și 16

Acordul între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (JO 2002, L 114, p. 73, Ediție specială 11/vol. 27, p. 25), în special articolele 1, 8 și 9

Dispoziții naționale invocate

Niciuna

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii principale

- 1 Stichting Cartel Compensation (SCC) și Equilib Netherlands B.V. (denumite în continuare „reclamantele”) au ca obiect de activitate recuperarea creanțelor provenind din repararea prejudiciilor cauzate de încălcarea normelor de concurență. Reclamantele convin cu „clienții” lor ca aceștia să le cedeze creanțele, iar reclamantele încearcă ulterior să recupereze aceste creanțe în justiție.
- 2 Prezentele cauze privesc o înțelegere la nivel internațional în sectorul transportului aerian de marfă din anii 2000-2006. Prin Decizia din 9 noiembrie 2010, Comisia a aplicat amenzi mai multor companii aeriene ca urmare a înțelegerilor de restrângere a concurenței privind suprataxele pe carburant și suprataxele pentru siguranță în cazul zborurilor din afara, către și din interiorul statelor membre ale Uniunii Europene sau ale SEE, precum și al zborurilor din afara, către și din interiorul Elveției. Prin Hotărârile din 16 decembrie 2015¹, Tribunalul Uniunii Europene (denumit în continuare „Tribunalul”) a anulat această decizie.
- 3 La 17 martie 2017, Comisia a adoptat o nouă decizie și a aplicat din nou amenzi pentru această înțelegere în sectorul transportului aerian. Împotriva acestei decizii

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

au fost din nou formulate acțiuni în fața Tribunalului². Aceste cauze se află încă în curs de soluționare. Comisia s-a limitat totuși la zborurile între statele membre ale Uniunii Europene sau statele membre SEE și alte țări (denumite în continuare „țări terțe”) din perioada înțelegerilor pe care le-a putut examina pe baza procedurii instituite prin Regulamentul nr. 1/2003. Înainte de intrarea în vigoare a acestui regulament, Comisia investiga încălcările normelor de concurență în temeiul Regulamentului nr. 3975/87 care privea totuși exclusiv transportul aerian internațional între aeroporturi situate în Comunitate. În acea perioadă, investigația în materie de concurență a zborurilor provenite din țări terțe și efectuate către acestea era posibilă numai în conformitate cu regimul tranzitoriu prevăzut la articolele 104 și 105 TFUE.

- 4 Regulamentul nr. 1/2003 s-a aplicat zborurilor între Uniunea Europeană și țările terțe începând cu data intrării acestuia în vigoare, la 1 mai 2004 și abia începând cu 19 mai 2005, pentru zborurile între statele membre ale SEE și țările terțe. Începând cu 1 iunie 2002, pentru zborurile între Uniunea Europeană și Elveția s-au aplicat normele în materie de înțelegeri prevăzute la articolele 8 și 9 din Acordul între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian, inclusiv regulamentele de punere în aplicare în vigoare în această perioadă. În ceea ce privește perioada anterioară, Elveția era o țară terță, nefiind astfel vizată de decizia Comisiei.
- 5 În esență, reclamantele solicită, în primul rând, să se constate că pârâtele au acționat în mod nelegal, pe baza unor înțelegeri, inclusiv înaintea celor trei date menționate, iar în al doilea rând, reclamantele solicită despăgubiri (mai precis, ca urmare a prejudiciului suferit de expeditorii care și-au vândut creanțele către reclamante). Creanțele reclamantelor privesc, așadar, întreaga perioadă cuprinsă între anii 2000 și 2006. Concret, este vorba despre trei proceduri conexe – o procedură inițiată de SCC și două proceduri inițiate de Equilib – împotriva unor companii aeriene diferite.

Principalele argumente ale părților din procedura principală

- 6 Reclamantele invocă, cu titlu principal, că interdicția privind înțelegerile prevăzută la articolul 101 TFUE ar avea un efect orizontal direct pe întreaga perioadă a înțelegerilor, astfel încât instanța de trimitere ar fi competentă să aplice această interdicție inclusiv în cazul zborurilor provenite din țări terțe și al celor efectuate către acestea înaintea datelor menționate la punctul 4. Nu ar fi necesară o decizie prealabilă adoptată de autoritățile naționale de concurență sau de Comisie

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

în temeiul articolului 104 sau al articolului 105 TFUE. În subsidiar, reclamantele susțin că, în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul nr. 1/2003, instanța de trimitere ar fi, în orice caz, competentă cu efect retroactiv la 1 mai 2004 pentru aplicarea articolului 101 TFUE, în măsura în care această competență nu exista anterior.

- 7 În opinia părților, articolul 101 alineatul (1) TFUE nu produce un efect orizontal direct. Instanța de trimitere ar fi competentă să aplice această dispoziție numai dacă autoritățile naționale sau Comisia ar fi adoptat anterior o decizie în temeiul articolului 104 sau al articolului 105 TFUE. Pârâtele se opun motivului invocat cu titlu subsidiar de reclamante potrivit căruia instanța de trimitere nu ar fi competentă în temeiul articolului 6 din Regulamentul nr. 1/2003 să declare ulterior, cu efect retroactiv, ca fiind interzise practici care nu erau interzise la data producerii lor. Recunoașterea efectului retroactiv nu ar reieși nici din modul de redactare, nici din obiectivul și nici din economia Regulamentului nr. 1/2003 și ar fi contrară principiului securității juridice.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 8 Instanța de trimitere arată că, anterior intrării în vigoare a Regulamentului nr. 1/2003, normele de concurență în sectorul aerian se aplicau în temeiul Regulamentului nr. 3975/87 care nu era totuși aplicabil pentru transportul aerian provenit din țări terțe și către acestea. În consecință, în privința acestor zboruri, autoritățile naționale și Comisia nu puteau recurge decât la articolele 104 sau 105 TFUE care conțin un regim tranzitoriu în ceea ce privește aplicarea dreptului concurenței. Potrivit articolului 104 TFUE, autoritățile naționale hotărăsc cu privire la admisibilitatea acordurilor, deciziilor și a practicilor concertate în conformitate cu legislația națională și cu dispozițiile articolului 101 și, în special, ale alineatului (3). Acest regim tranzitoriu se aplica până la adoptarea dispozițiilor în temeiul articolului 103 TFUE.
- 9 Problema care se pune în speță este dacă, pentru perioada în care era aplicabil regimul tranzitoriu prevăzut la articolele 104 și 105 TFUE, instanțele naționale sunt competente să constate existența unei încălcări a normelor de concurență ale Uniunii în cadrul unei proceduri civile între particulari.
- 10 Pe baza jurisprudenței anterioare a Curții de Justiție a Uniunii Europene (denumită în continuare „Curtea”) există opinii diferite cu privire la acest aspect. La 4 octombrie 2017, High Court of Justice of England and Wales [Înalta Curte de Justiție (Anglia și Țara Galilor), Regatul Unit] s-a declarat necompetentă într-un litigiu în care trebuia soluționată aceeași problemă. Hotărârea a fost confirmată de Court of Appeal [Curtea de Apel, Regatul Unit]. Cu toate acestea, pentru instanța de trimitere se ridică problema dacă, pe baza aceleiași jurisprudențe, nu este necesară pronunțarea unei hotărâri în sens contrar.
- 11 Instanța de trimitere reproduce jurisprudența anterioară a Curții după cum urmează. Potrivit Hotărârii Curții din 30 ianuarie 1974, BRT/SABAM (cauza

127/73, EU:C:1974:6), întrucât interdicțiile prevăzute la articolul 85 alineatul (1) și la articolul 86 din Tratatul CEE [articolul 101 alineatul (1) și articolul 102 TFUE] sunt în măsură, prin însăși natura lor, să producă efecte directe în raporturile dintre particulari, ele conferă în mod direct justițiabililor drepturi pe care instanțele naționale trebuie să le protejeze (punctul 16). Dacă exercitarea acestor drepturi de către particulari ar fi subordonată punerii lor în aplicare în domeniul dreptului administrativ de către autoritățile statelor membre sau de către Comisie, particularii ar fi privați de aceste drepturi. În consecință, instanțele naționale sunt competente pentru aplicarea articolului 85 din Tratatul CEE (articolul 101 TFUE) într-un litigiu între particulari. Totuși, în această hotărâre, Curtea arată că instanțele naționale sesizate într-un litigiu în care o parte invocă normele de concurență trebuie să suspende judecarea cauzei atunci când Comisia sau autoritatea națională de concurență examinează aceeași cauză (punctul 21).

- 12 În Hotărârea din 30 aprilie 1986, *Asjes și alții* (cauzele conexate 209/84-213/84, EU:C:1986:188), Curtea a statuat că „la fel ca celelalte moduri de transport, transportul aerian este supus normelor generale ale Tratatului CEE, inclusiv celor privind concurența” (punctul 45). Articolele 88 și 89 din Tratatul CEE (articolele 104 și 105 TFUE) sunt, de asemenea, aplicabile atât timp cât Comisia nu adoptă dispoziții în temeiul articolului 87 din Tratatul CEE (articolul 103 TFUE). Prin urmare, existența unor încălcări ale normelor de concurență poate fi constatată în orice moment și, în special, pot fi acordate, dacă este cazul, excepții în temeiul articolului 85 alineatul (3) din Tratatul CEE [articolul 101 alineatul (3) TFUE].
- 13 Cu toate acestea, Curtea subliniază că instanțele naționale nu sunt competente să constate existența unei încălcări a articolului 85 din Tratatul CEE (articolul 101 TFUE), atât timp cât autoritatea națională sau Comisia nu s-a pronunțat încă cu privire la pretinsa încălcare, dar pot încă să se pronunțe și, prin urmare, pot să acorde o exceptare. Concluzia opusă ar conduce la interzicerea și la anularea deplin drept a anumitor acorduri înainte de a se putea decide dacă articolul 85 din Tratatul CEE (articolul 101 TFUE) este aplicabil în ansamblu acestor acorduri. Acest lucru ar contraveni principiului securității juridice. În Hotărârea din 11 aprilie 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen și alții/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs* (cauza 66/86, EU:C:1989:140), Curtea a confirmat această jurisprudență.
- 14 Din observațiile prezentate mai sus, instanța de trimitere deduce că tratatul atribuie instanțelor naționale civile o competență proprie pentru aplicarea normelor de concurență în litigiile dintre particulari. Această competență este independentă de punerea în aplicare administrativă a normelor de concurență de către autoritățile competente. Articolele 104 și 105 TFUE permit atât punerea în aplicare administrativă, cât și cea în domeniul dreptului civil, fără ca prima formă de punere în aplicare să fie prioritară.
- 15 Având în vedere această dublă competență, există totuși riscul unor hotărâri ireconciliabile și cel al insecurității juridice. Potrivit instanței de trimitere, însăși prevenirea unor astfel de probleme a fost determinantă pentru poziția menționată

mai sus a Curții conform căreia instanțele naționale nu pot constata existența unor încălcări ale normelor de concurență, atât timp cât autoritățile competente încă pot acorda o exceptare – eventual cu efect retroactiv – în conformitate cu articolele 104 și 105 TFUE. În acest sens, în Hotărârea Ahmed Saeed menționată mai sus, Curtea a statuat că articolul 102 TFUE poate fi pe deplin aplicat. În cadrul acestei dispoziții, care privește folosirea în mod abuziv a unei poziții dominante, nu este prevăzută nicio exceptare. Prin urmare, nu este necesar să se ia în considerare o eventuală decizie de exceptare și nici să se aibă în vedere o încălcare a principiului securității juridice. În această privință, Curtea consideră că regimul tranzitoriu prevăzut la articolele 104 și 105 TFUE nu se poate opune, așadar, aplicării directe a articolului 102 TFUE.

- 16 În aceste condiții, instanța de trimitere consideră că în speță, nimic nu se opune aplicării articolului 101 TFUE de către instanța națională. Astfel, nu există risc de insecuritate juridică, întrucât în perioada relevantă a înțelegerilor, părțile nu au solicitat o exceptare din partea autorităților naționale de concurență sau a Comisiei, iar în prezent nu mai pot face acest lucru.
- 17 De asemenea, faptul că în decizia din anul 2017, Comisia s-a declarat incompetentă pentru a se pronunța cu privire la perioada anterioară intrării în vigoare a Regulamentului nr. 1/2003 arată că instanța națională trebuie să fie considerată competentă. În caz contrar, la momentul actual nu ar exista nicio altă instanță sau autoritate națională competentă să decidă cu privire la aplicabilitatea interdicției prevăzute la articolul 101 TFUE în legătură cu această perioadă. În acest mod ar fi recompensată disimularea unor acorduri de stabilire a prețurilor încheiate în acea perioadă care pot fi contrare normelor de concurență.
- 18 Prin urmare, în temeiul jurisprudenței invocate a Curții, instanța de trimitere constată că este competentă să se pronunțe – *a posteriori* – cu privire la acordurile încheiate între companiile aeriene în legătură cu perioadele menționate în întrebarea preliminară pentru zborurile provenite din țări terțe și cele efectuate către acestea. În aceste perioade era aplicabil articolul 101 TFUE, la acel moment nefiind acordată nicio exceptare și nici în prezent nemaiputând fi acordate astfel de exceptări. Simpla împrejurare că procedura de constatare a existenței unei încălcări și acordarea unei exceptări a fost modificată odată cu intrarea în vigoare a Regulamentului nr. 1/2003 nu aduce atingere aplicării normelor de concurență într-o procedură civilă.
- 19 Întrucât acest punct de vedere diferă de jurisprudența britanică citată la punctul 10, instanța de trimitere consideră că, pentru a garanta o aplicare unitară a dreptului, este necesar să se adreseze o întrebare preliminară. În cadrul acestei întrebări, instanța de trimitere solicită, de asemenea, Curții să includă în răspunsul său motivul invocat cu titlu subsidiar de reclamante (a se vedea punctele 6 și 7). Strict vorbind, acest lucru nu este necesar, întrucât punctul de vedere al instanței de trimitere corespunde motivului invocat cu titlu principal de reclamante. Cu toate acestea, la cererea reclamantelor și în interesul eficienței procedurale,

motivul a fost reluat în întrebarea preliminară, chiar dacă în decizia de trimitere el nu este abordat în mod mai detaliat.

DOCUMENT DE LUCRU