

Causa C-2/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

6 gennaio 2020

Giudice del rinvio:

High Court of Justice (Regno Unito)

Data della decisione di rinvio:

16 dicembre 2019

Ricorrente:

Daimler AG

Resistenti:

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 SA

(omissis)

HIGH COURT OF JUSTICE (ALTA CORTE DI GIUSTIZIA)

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

**PROPERTY COURTS (INGHILTERRA E GALLES), DIVISIONE DEL
QUEEN’S BENCH (SEZIONE COMMERCIALE)**

(omissis) [Composizione del giudice nazionale]

IN DATA: 16 dicembre 2019

T R A:

DAIMLER AG

Ricorrente

contro

(omissis)

3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

4) WALLENIUS WILHELMSSEN ASA

5) WALLENIUS LOGISTICS AB

6) WILHELMSSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

7) WALLENIUS WILHELMSSEN OCEAN AS

(omissis)

9) «K» LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

(omissis)

11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

13) «K» LINE EUROPE LIMITED

Resistenti

(omissis) [Procedimento nazionale]

[Or. 2] SI DISPONE QUANTO SEGUE:

1. Questo giudice sottopone alla Corte di giustizia dell’Unione europea una domanda di pronuncia pregiudiziale, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, nei termini indicati nell’allegato alla presente ordinanza.
2. (omissis) [Decisione relativa alle spese]

3. (omissis).
4. (omissis). [Procedimento nazionale]

(omissis)

[Or. 3] ALLEGATO ALL'ORDINANZA DI RINVIO

1. **Decisione della Commissione** Il 21 febbraio 2018, la Commissione europea ha adottato una decisione relativa ai servizi di trasporto prestati da compagnie di trasporto marittimo di veicoli a motore.¹ Tale decisione ha accertato che una serie di imprese ha violato l'articolo 101, paragrafo 1, del TFUE e l'articolo 53, paragrafo 1, dell'accordo SEE, partecipando a un'infrazione unica e continuata consistente nel coordinamento dei prezzi e nella ripartizione dei clienti per quanto riguarda la prestazione di servizi di trasporto marittimo a lungo raggio con traghetti roll-on/roll-off di veicoli a motore nuovi (autovetture, autocarri e veicoli alti e pesanti) su varie rotte da e per lo Spazio economico europeo nel periodo compreso tra il 18 ottobre 2006 e il 6 settembre 2012².
2. Quanto alla natura del comportamento oggetto della Decisione, nei considerando da 29 a 33 si precisa quanto segue.

«(29) Per quanto concerne il trasporto marittimo a lungo raggio da e per lo Spazio economico europeo, le parti erano coinvolte in varia misura in comportamenti finalizzati a: i) coordinare i prezzi di determinate offerte, ii) ripartire le attività commerciali di determinati clienti e iii) ridurre la capacità coordinando la demolizione delle navi.

(30) La condotta era improntata alla cosiddetta «regola del rispetto». In base a tale principio, le spedizioni di veicoli a motore nuovi ricollegabili ad attività commerciali già esistenti su determinate rotte per determinati clienti avrebbero continuato ad essere effettuate dal vettore tradizionale (l'incumbent).

(31) Le prove dimostrano che le parti hanno tenuto i seguenti comportamenti, con intensità variabile.

4.1.1. La regola del rispetto

(32) Le parti applicavano la regola del rispetto come principio guida per le loro pratiche. Alcuni vettori erano considerati come vettori tradizionali in relazione a rotte specifiche e/o clienti specifici. Al fine di **[Or. 4]** mantenere lo status quo sul mercato, i vettori rispettavano l'attività del vettore tradizionale, sia fornendo una quotazione superiore alle tariffe dell'operatore

¹ Decisione della Commissione AT.40009 - Maritime Car Carriers, C(2018) 983 final.

² V. articolo 1 della Decisione.

tradizionale, sia astenendosi dal presentare offerte. La condotta riguardava anche singole e generiche richieste di preventivo (o di gare) provenienti da alcuni produttori di veicoli. In cambio, gli altri vettori venivano generalmente rassicurati sul fatto che si sarebbero garantiti altre rotte o attività commerciali specifiche rispetto alle quali rappresentavano l'operatore tradizionale. In alcuni casi, i vettori seguivano la regola del rispetto soltanto per evitare possibili conflitti tra di loro.

(33) Le spedizioni interessate in entrata nel SEE riguardavano, ad esempio, alcune spedizioni dall'Asia, dal Sudafrica e dalle Americhe verso il SEE. Le spedizioni interessate in uscita dal SEE riguardavano, ad esempio, alcune spedizioni dal SEE verso l'Asia, l'Oceania, il Sudafrica e le Americhe».

3. Per quanto riguarda la portata geografica del comportamento oggetto della decisione, si rileva quanto segue.

a) Nel considerando 4 si affermava:

«La presente decisione si concentra sui servizi di trasporto marittimo a lungo raggio di veicoli a motore con partenza o destinazione nel SEE».

b) Inoltre, secondo il considerando 41:

«La portata geografica del comportamento in questione riguardava quantomeno le spedizioni in entrata e in uscita dal SEE (in prosieguo: le spedizioni “in entrata” e “in uscita”)».

4. Per quanto riguarda la portata temporale della decisione, e in particolare la data presunta di inizio del comportamento in questione, ai sensi del considerando 42:

«Le norme per l'attuazione del diritto della concorrenza si applicano a tutti i servizi di trasporto marittimo, compresi il *cabotaggio* e i servizi internazionali con navi da carico non regolari, sin dall'entrata in vigore, il 18 ottobre 2006, del regolamento (CE) n. 1419/2006 del Consiglio, del 25 settembre 2006, che abroga il regolamento (CEE) n. 4056/86. Tale data è la prima data a partire dalla quale la Commissione può esercitare la propria competenza a sanzionare il comportamento delle parti. Al fine di riflettere tale cambiamento nelle competenze e ai fini della presente decisione, la condotta **si considera essere iniziata**, per tutte le parti, il 18 ottobre 2006» (sottolineatura aggiunta).

5. **[Or. 5] Procedimento nazionale** Il ricorso dinanzi al giudice del rinvio comprende la denuncia di un'asserita violazione, da parte delle resistenti, dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE (già articolo 85, paragrafo 1, CEE/articolo 81, paragrafo 1, CE) e dell'articolo 53 dell'accordo SEE, tra il 1997 [riguardo al ricorrente sub. 12), CSAV, 2000] e il 17 ottobre 2006, con riferimento alla prestazione di servizi di trasporto marittimo internazionale a lungo raggio con traghetti roll-on/roll-off di veicoli a motore su rotte in tutto il mondo, anche tra

porti al di fuori della CEE/CE/del SEE. La Daimler AG fa valere la propria pretesa ai sensi dell'articolo 101, paragrafo 1, in relazione ai servizi di trasporto marittimo a lungo raggio con traghetti roll-on/roll-off di veicoli a motore tra porti al di fuori dell'UE e del SEE, trovandosi in Germania il luogo in cui:

- a) essa gestiva una procedura di gara centralizzata per i servizi di trasporto marittimo e stipulava gli accordi quadro in base ai quali tali servizi venivano prestati;
 - b) veniva attuato il comportamento illecito mediante la presentazione di offerte non competitive ai sensi di tale procedura e/o la mancata presentazione di offerte competitive nella stessa; e
 - c) la Daimler veniva danneggiata.
6. **Trattato CEE** Le prime norme di attuazione degli articoli 85 e 86 CEE erano contenute negli articoli 87, 88 e 89 CEE.
 7. L'articolo 87, paragrafo 1, CEE prevedeva che il Consiglio stabilisse tutti i regolamenti o le direttive utili ai fini dell'applicazione dei principi contemplati negli articoli 85 e 86.
 8. L'articolo 88 CE disponeva:

«Fino al momento dell'entrata in vigore delle disposizioni adottate in applicazione dell'articolo 87, le autorità degli Stati membri decidono in merito all'ammissibilità di intese e allo sfruttamento abusivo di una posizione dominante nel mercato comune, in conformità del diritto nazionale interno e delle disposizioni dell'articolo 85, in particolare del paragrafo 3, e dell'articolo 86».
 9. Ai sensi dell'articolo 89 CEE, la Commissione era competente a indagare e ad adottare decisioni motivate in relazione alle infrazioni degli articoli 85 e 86 CEE.
 10. **Regolamento n. 17** Il primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 CEE, adottato dal Consiglio in applicazione dell'articolo 87 CEE, è stato il regolamento n. 17, nel 1962.³ L'articolo 1 del regolamento n. 141 del Consiglio prevedeva la non applicazione **[Or. 6]** del regolamento n. 17 ai trasporti.⁴ In quella fase, l'applicazione degli articoli 85 e 86 CEE nel settore marittimo era perciò disciplinata dagli articoli 88 e 89 CEE.
 11. **Regolamento n. 4056/86** Il regolamento n. 4056/86 del Consiglio determinava le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai servizi di trasporto

³ GU 13, del 21.2.62, pag. 204.

⁴ GU 124, del 28.11.62, pag. 2751.

marittimo⁵; v. articolo 1, paragrafo 1. Il regolamento n. 4056/86 è entrato in vigore il 1° luglio 1987; v. articolo 27. L'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento 4056/86 definiva come segue l'oggetto e il campo d'applicazione del regolamento:

«Esso concerne unicamente i trasporti marittimi internazionali - esclusi i servizi di trasporto con navi da carico non regolari - **da o verso uno o più porti comunitari**» (sottolineatura aggiunta).

12. Il regolamento n. 4056/86 non stabiliva alcuna norma di attuazione per i servizi di trasporto marittimo internazionale tra porti non comunitari.
13. **Regolamento n. 1/2003** Il regolamento n. 1/2003 del Consiglio⁶ ha abrogato i regolamenti nn. 17 e 141⁷, con effetto dal 1° maggio 2004, sostituendoli con un nuovo regime di applicazione degli articoli 101 e 102 TFUE. Per quanto riguarda tale regime, si rileva quanto segue.
- a) Il capitolo I del regolamento n. 1/2003 stabilisce alcuni «Principi». Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, tutti gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate di cui all'articolo 101 TFUE, che non soddisfacevano le condizioni di cui all'articolo 101, paragrafo 3, TFUE, erano vietati senza che fosse necessaria una previa decisione in tal senso. Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, [del regolamento n. 1/2003], tutti gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate in questione che soddisfacevano le condizioni di cui all'articolo 101, paragrafo 3, TFUE non erano vietati senza che fosse necessaria una previa decisione in tal senso.
- b) Il capitolo II del regolamento n. 1/2003 prevede le «Competenze» della Commissione e degli Stati membri per l'applicazione delle regole di concorrenza dell'Unione europea. Ai sensi dell'articolo 4, ai fini dell'applicazione degli articoli 101 e 102 TFUE, alla Commissione sono attribuite le competenze previste dal regolamento suddetto. Secondo l'articolo 5, le autorità garanti della concorrenza degli Stati membri sono competenti ad applicare gli articoli 101 e 102 TFUE in casi individuali. In base all'articolo 6, le giurisdizioni nazionali sono competenti ad applicare gli articoli 101 e 102 TFUE. Per quanto riguarda il ruolo dei giudici nazionali, il considerando 7 prevede che:

[Or. 7] «Le giurisdizioni nazionali svolgono una funzione essenziale nell'applicazione delle regole di concorrenza comunitarie. Esse tutelano i **diritti soggettivi** garantiti dal diritto

⁵ GU 1986, L 378, pag. 4.

⁶ GU 2003, L 1, pag. 1.

⁷ V. articolo 43 del regolamento n. 1/2003.

comunitario nelle controversie fra privati, in particolare accordando risarcimenti alle parti danneggiate dalle infrazioni. Le giurisdizioni nazionali svolgono sotto questo aspetto un ruolo complementare rispetto a quello delle autorità garanti della concorrenza degli Stati membri. Occorrerebbe quindi consentire loro di applicare pienamente gli articoli [101 TFUE e 102 TFUE]» (sottolineatura aggiunta).

- c) Il capitolo X del regolamento n. 1/2003 contiene alcune «Disposizioni generali». Tra queste vi è l'articolo 32 (intitolato «Esclusione dal campo d'applicazione»).
 - d) Il capitolo XI del regolamento n. 1/2003 contiene «Disposizioni transitorie di modifica e finali». Tra queste vi è l'articolo 38 (intitolato «Modifica del regolamento (CEE) n. 4056/86»), riguardo al quale v. infra.
14. Così come adottato, l'articolo 32 del regolamento 1/2003 prevedeva quanto segue.
- «Il presente regolamento non si applica:
- a) ai trasporti marittimi internazionali non di linea («tramps») quali definiti all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CEE) n. 4056/86;
 - b) ai trasporti marittimi che si effettuano esclusivamente fra i porti di uno stesso Stato membro, quali previsti all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86;
 - c) ai trasporti aerei fra aeroporti della Comunità e paesi terzi».
15. L'articolo 32 non esclude espressamente altri servizi di trasporto marittimo, compresi i servizi di trasporto marittimo tra porti al di fuori della Comunità che non siano trasporti marittimi non di linea («tramps») come definiti nell'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), del regolamento n. 4056/86. L'articolo 32, lettera c), del regolamento n. 1/2003 è stato abrogato con effetto dalla stessa data di entrata in vigore del regolamento medesimo.
16. L'articolo 38 del regolamento n. 1/2003 prevedeva l'abrogazione delle disposizioni procedurali contenute negli articoli da 10 a 25 del regolamento n. 4056/86 (ad eccezione dell'articolo 13, paragrafo 3) (che venivano sostituite dalle nuove procedure stabilite nel regolamento n. 1/2003), e modificava alcune altre disposizioni del regolamento n. 4056/86. Il regolamento n. 1/2003 non modificava per il resto il regolamento n. 4056/86, le cui disposizioni sostanziali rimanevano in **[Or. 8]** vigore. Tali disposizioni sostanziali comprendono, in sintesi, la previsione di talune esenzioni nel caso di accordi tecnici e conferenze marittime (articoli da 2 a 7 del regolamento n. 4056/86) e la disposizione relativa all'abuso di una posizione dominante (articolo 8 del regolamento n. 4056/86). Il

campo di applicazione materiale di tali disposizioni sostanziali è rimasto quello stabilito dall'articolo 1 del regolamento n. 4056/86.

17. **Regolamento n. 1419/2006** A partire dal 18 ottobre 2006, il regolamento n. 1419/2006⁸ del Consiglio ha abrogato il regolamento n. 4056/86⁹ e l'articolo 32 del regolamento n. 1/2003¹⁰.
18. Per il giudice del rinvio non è chiaro se il regolamento n. 1/2003, così come adottato, abbia stabilito norme di attuazione per i servizi di trasporto marittimo internazionale tra porti non comunitari o se tali servizi siano rimasti soggetti alle disposizioni transitorie fino a quando l'articolo 32 del regolamento n. 1/2003 e l'articolo 1 del regolamento n. 4056/86 non sono stati abrogati dal regolamento n. 1419/2006.
19. Inoltre, per il giudice del rinvio non è chiaro se i giudici nazionali siano competenti ad applicare l'articolo 85 CEE (come allora vigente) a comportamenti che abbiano avuto luogo durante il periodo di applicazione delle disposizioni transitorie. Ciò alla luce delle diverse analisi della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (di cui ai successivi punti da 20 a 22) che sono state adottate dai giudici inglesi e olandesi (con le decisioni di cui ai successivi punti da 24 e 25).
20. **Causa 127/73, *Belgische Radio en Televisie contro SV SABAM*** Nella causa 127/73, *SABAM* (sentenza del 30 gennaio 1974), la Corte di giustizia ha statuito che la competenza dei giudici nazionali ad applicare gli articoli 85 e 86 del trattato CEE, in particolare nelle controversie civili, è connessa all'efficacia diretta di tali norme, le quali attribuiscono direttamente ai singoli diritti che i giudici nazionali devono tutelare (punti da 15 a 16). La Corte di giustizia ha inoltre precisato che l'articolo 9 del regolamento n. 17 non priva i giudici nazionali di tale competenza (punti da 17 a 20). Per quanto riguarda la rilevanza per i giudici nazionali dei procedimenti dinanzi alla Commissione europea ai sensi del regolamento n. 17, la Corte di giustizia ha valutato la questione dal punto di vista della certezza del diritto, come segue. **[Or. 9]**
 - a) **Punto 21** «(...) qualora la Commissione instauri un procedimento ai sensi dell'art. 3 del regolamento n. 17, il giudice nazionale, se lo ritenga necessario ai fini della certezza del diritto, può sospendere il procedimento in sede nazionale, in attesa dei risultati dell'azione della Commissione».
 - b) **Punto 22** «Per contro, esso proseguirà di regola il procedimento, qualora ritenga che, manifestamente, il comportamento in questione

⁸ GU 2006, L 269, pag. 1.

⁹ V. articolo 1 del regolamento n. 1419/2006.

¹⁰ V. articolo 2 del regolamento n. 1419/2006.

non può influire in misura rilevante sul gioco della concorrenza o sugli scambi fra gli Stati membri, ovvero che non sussistono dubbi circa l'incompatibilità del comportamento stesso con l'art. [102 TFUE]».

21. **Cause riunite da 209 a 213/84, *Asjes*** Nelle cause riunite da 209 a 213/84, *Asjes*, la Corte di giustizia ha considerato se un giudice nazionale potesse applicare l'articolo 85 del trattato CEE a una concertazione tariffaria in materia di servizi di trasporto aereo, per cui all'epoca non esistevano norme di attuazione, in circostanze in cui non fosse stata adottata alcuna decisione ai sensi degli articoli 88 o 89 del trattato CEE in merito a tale concertazione. La Corte di giustizia ha stabilito quanto segue.

- a) **Punto 55** «(...) la nozione di “autorità degli Stati membri” di cui all'art. 88 designa sia le autorità amministrative incaricate, nella maggior parte degli Stati membri, di applicare la legge nazionale sulla concorrenza sotto il controllo di legittimità operato dai giudici competenti, sia i giudici ai quali, in altri Stati membri, tale compito sia stato specificamente affidato».
- b) **Punto 60** «Stando così le cose, occorre chiedersi se, in assenza di una regolamentazione o direttiva, adottata dal Consiglio sulla base dell'art. 87, da applicarsi al settore dei trasporti aerei, un giudice nazionale, che non sia una delle autorità degli Stati membri considerate dall'art. 88, fruisca nondimeno del potere di constatare, nell'ambito di controversie come quelle di cui trattasi nei giudizi principali, l'incompatibilità con l'art. 85 di una concertazione tariffaria tra compagnie aeree, qualora tale concertazione non abbia costituito oggetto né di una decisione presa in forza dell'art. 88 dalle autorità nazionali competenti, né di una decisione proveniente dalla Commissione in applicazione dell'art. 89 e, in particolare, del n. 2 di quest'ultimo».
- c) **Punto 61** «A questo proposito, va ricordato che, come la Corte ha dichiarato nella [causa 13/61 *Bosch contro Van Rijn*], “gli artt. 88 e 89 non sono [Or. 10] atti a garantire l'applicazione completa ed integrale dell'articolo 85 e non sono quindi di per sé sufficienti a far ritenere che quest'ultimo articolo avrebbe avuto pieno effetto fin dall'entrata in vigore del trattato”».
- d) **Punto 62** «In realtà, l'art. 88 contempla la possibilità di una decisione delle autorità nazionali sull'ammissibilità di intese solo qualora queste ultime siano sottoposte all'approvazione di dette autorità nell'ambito della normativa vigente nel loro paese in materia di concorrenza. D'altra parte, secondo l'art. 89, la Commissione, pur essendo autorizzata a constatare eventuali violazioni degli artt. 85 e 86, non è competente a concedere dichiarazioni di esenzione ai sensi dell'art. 85, n. 3».

- e) **Punto 63** «Stando così le cose, il fatto che un'intesa possa rientrare nell'ambito di applicazione dell'art. 85 non è sufficiente a farla considerare senz'altro vietata a norma del n. 1 di detto articolo e, pertanto, nulla ipso iure ai sensi del n. 2 dello stesso».
- f) **Punto 64** «Tale conclusione sarebbe infatti contraria al principio generale della certezza del diritto – norma giuridica che, come la Corte ha dichiarato nella [causa 13/61 *Bosch contro Van Rijn*], va osservata nell'applicazione del trattato – dato che porterebbe a sanzionare con un divieto e una nullità ipso iure taluni accordi, prima ancora che sia stato possibile constatare se nei loro confronti si applichi l'art. 85 nel suo insieme».
- g) **Punto 65** «Va invece riconosciuto che, come la Corte ha precisato nella [causa 13/61 *Bosch contro Van Rijn*], fino all'entrata in vigore di un regolamento o di una direttiva di applicazione degli artt. 85 e 86 ai sensi dell'art. 87, il divieto di cui all'art. 85, n. 1, nonché la nullità assoluta di cui al n. 2 dello stesso articolo, operano solo nei confronti degli accordi e delle decisioni che le autorità degli Stati membri, sulla base dell'art. 88, hanno considerato vietati dall'art. 85, n. 1, e non autorizzabili ai sensi dell'art. 85, n. 3, oppure nei riguardi dei quali la Commissione abbia proceduto alla constatazione contemplata nell'art. 89, n. 2».
- h) **Punto 68** «Deve pertanto concludersi che, in mancanza di una decisione adottata, in forza dell'art. 88, dalle autorità nazionali [Or. 11] competenti con cui venga constatato che una determinata concertazione tariffaria tra compagnie aeree è vietata dall'art. 85, n. 1, e non può essere esentata da tale divieto a norma del n. 3 dello stesso articolo, o in mancanza di una decisione presa dalla Commissione a norma dell'art. 89, n. 2, e diretta a constatare, nei confronti di una siffatta concertazione, l'esistenza di un'infrazione all'art. 85, n. 1, un giudice nazionale come quello che ha adito la Corte nelle presenti controversie non ha il potere di constatare, di sua iniziativa, l'incompatibilità della concertazione tariffaria di cui trattasi con l'art. 85, n. 1».
22. **Causa 66/86 *Ahmed Saeed*** Nella causa 66/86 *Ahmed Saeed*, la Corte di giustizia, sulla scorta della sentenza *Asjes*, ha dichiarato (ai punti 20 e 21) che la sanzione della nullità di cui all'articolo 85, paragrafo 2, del trattato CEE non poteva colpire gli accordi per la fissazione delle tariffe relative a servizi di trasporto aereo nazionale e internazionale da e per Stati non comunitari, poiché ad essi continuavano ad applicarsi gli articoli 88 e 89 del trattato CEE, non essendo state adottate in tale fase norme di attuazione ai sensi dell'articolo 85 del trattato CEE. La Corte di giustizia ha ritenuto che, per contro, l'articolo 86 del trattato CEE si applicasse pienamente a tali servizi senza necessità di norme di attuazione.

- a) **Punto 32** «(...) la continuazione dell'applicazione delle norme transitorie contemplate dagli artt. 88 e 89 trova la sua unica giustificazione nella circostanza che gli accordi, decisioni e pratiche concordate di cui all'art. 85, n. 1, possono fruire di un'esenzione a norma del n. 3 di questo articolo e che la politica di concorrenza viene elaborata mediante scelte effettuate dalle istituzioni dichiarate competenti, in forza delle norme di applicazione adottate sulla base dell'art. 87, per concedere o rifiutare tali esenzioni. Per contro, l'abuso di posizione dominante non può fruire di alcuna esenzione in nessun modo; un siffatto abuso è semplicemente vietato dal trattato e, a seconda dei casi, spetta alle autorità nazionali competenti o alla Commissione trarre le conseguenze di tale divieto nell'ambito delle loro competenze».
- b) **Punto 33** «Se ne deve concludere che il divieto sancito dall'art. 86 del trattato trova piena applicazione all'intero settore della navigazione aerea».
23. **Autorità nazionale nel Regno Unito** La normativa nazionale del Regno Unito ¹¹ ha affidato la competenza derivante dall'articolo 88 CE al Secretary of [Or. 12] State (Segretario di Stato), di concerto con l'ex Director General of Fair Trading (Direttore generale per la concorrenza, Regno Unito) e con l'ex Monopolies and Mergers Commission (Commissione dei monopoli e delle concentrazioni, Regno Unito).
24. **Giudici inglesi** Nella causa *La Gaitana Farms SA e a. contro British Airways plc*¹², i giudici inglesi [giudice Rose in primo grado, sentenza confermata dalla Court of Appeal (Corte d'appello, Regno Unito)], nell'ambito di una controversia tra privati, relativa ai servizi di trasporto aereo e promossa per il risarcimento di danni derivanti dalla violazione delle regole di concorrenza UE/SEE, hanno concluso che i giudici nazionali non sono competenti ad applicare tali norme a tale condotta che abbia luogo durante il periodo coperto dalle disposizioni transitorie, a meno che e fino a quando l'autorità nazionale garante della concorrenza o la Commissione abbiano deciso che vi è stata una violazione dell'articolo 85 CEE.
25. **Giudici olandesi** Con sentenza del 18 settembre 2019, nella causa *Stichting Cartel Compensation contro KLM NV e a.*, relativa a una controversia analoga a quella di cui alla causa *La Gaitana*, il Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam, Paesi Bassi) ha concluso a titolo provvisorio di essere competente ad applicare l'articolo 85 CEE a simili comportamenti durante il periodo coperto

¹¹ The EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996 [Regolamento di esecuzione del diritto comunitario della concorrenza (articoli 88 e 89) del 1996], SI 1996/2199; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001 [Regolamento di esecuzione del diritto comunitario della concorrenza (articoli 84 e 85) del 2001], SI 2001/2916; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007 [Regolamento di esecuzione (abrogazione) del diritto comunitario della concorrenza (articoli 84 e 85) del 2007], SI 2007/1846.

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

dalle disposizioni transitorie. Data la diversa conclusione cui sono giunti i tribunali inglesi nella causa *La Gaitana*, il Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam) ha deciso di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea una domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE. La questione pregiudiziale sollevata dal Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam) non è stata ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale (anche se risulta essere stata registrata con il numero di causa C-819/19). Tuttavia, il giudice del rinvio ha esaminato una copia di una traduzione certificata della sentenza del Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam), in cui la questione era così formulata:

Se, in una controversia tra le parti lese (nel caso di specie gli speditori, gli acquirenti di servizi di trasporto aereo di merci) e le compagnie aeree, il giudice nazionale sia competente – in virtù dell'efficacia diretta dell'articolo 101 TFUE, o quantomeno dell'articolo 53 dell'accordo SEE, oppure in virtù dell'efficacia diretta dell'articolo 6 del regolamento n. 1/2003 – ad applicare integralmente l'articolo 101 TFUE, o quantomeno l'articolo 53 dell'accordo SEE, in relazione alle intese/alle pratiche concordate delle compagnie aeree relative a servizi di trasporto di merci su voli effettuati prima del 1° maggio 2004 su rotte tra aeroporti all'interno [Or. 13] dell'UE e aeroporti al di fuori del SEE, o, rispettivamente prima del 19 maggio 2005 su rotte tra Islanda, Liechtenstein, Norvegia e aeroporti al di fuori del SEE, o, rispettivamente su voli effettuati prima del 1° giugno 2002 tra aeroporti all'interno dell'UE e la Svizzera, anche per il periodo in cui vigeva il regime transitorio di cui agli articoli 104 e 105 TFUE, oppure se detto regime transitorio osti a siffatta competenza.

26. **Domanda di pronuncia pregiudiziale** Alla luce di quanto precede, il giudice del rinvio ha deciso di emanare un'ordinanza di rinvio pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE. In particolare, si rileva quanto segue.

a) La questione sottoposta dal Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam) nella causa *Stichting*, se i giudici nazionali possano applicare l'articolo 101 TFUE (o le disposizioni che lo hanno preceduto) oppure l'articolo 53 dell'accordo SEE a intese relative ai periodi durante i quali si applicava il regime transitorio, deve essere decisa anche affinché il giudice del rinvio si pronunci in questo procedimento. Nel procedimento dinanzi al giudice del rinvio, la questione si pone nell'ambito del trasporto marittimo anziché in quello aereo.

b) È auspicabile che le parti del presente procedimento, le quali possono avere punti di vista diversi da quelli delle parti nella causa *Stichting*, abbiano la possibilità di presentare osservazioni alla Corte di giustizia dell'Unione europea su tale questione.

c) È possibile che il relativo ricorso dinanzi al Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam) possa essere risolto con un accordo tra le parti e

ritirato prima che la Corte di giustizia dell'Unione europea si sia pronunciata. In tal caso, in assenza del presente rinvio, il giudice del rinvio non potrebbe beneficiare della risposta della Corte di giustizia dell'Unione europea a tale questione.

d) Nel presente procedimento sorge un'ulteriore questione che non si pone nella causa *Stichting*, ovvero se il regolamento n. 1/2003, così come adottato, abbia avuto l'effetto di stabilire norme di attuazione per i servizi di trasporto marittimo internazionale tra porti non comunitari, o se tali servizi siano rimasti soggetti al regime transitorio.

27. Sarebbe auspicabile che la domanda di pronuncia pregiudiziale del giudice del rinvio potesse essere trattata congiuntamente alla domanda di pronuncia pregiudiziale del Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam) di cui sopra, in quanto vi sarà una sostanziale sovrapposizione tra le argomentazioni e le questioni relative al periodo anteriore al 1° maggio 2004.
28. Su tale base, questo giudice chiede alla Corte di giustizia dell'Unione europea di rispondere alle seguenti questioni, ai sensi dell'articolo 267 TFUE:
 - 1) **[Or. 14]**«Se un giudice nazionale sia competente a pronunciarsi su una domanda di risarcimento danni ai sensi dell'articolo 85 CEE/81 CE qualora il comportamento denunciato abbia riguardato la prestazione di servizi marittimi internazionali esclusivamente tra porti al di fuori della CEE/CE nel periodo anteriore al 1° maggio 2004 e il giudice nazionale non fosse un'autorità competente in uno Stato membro ai sensi dell'articolo 88 CEE/84 CE;
 - 2) In caso di risposta negativa alla prima questione, se un giudice nazionale sia competente a pronunciarsi su una siffatta domanda con riferimento alla prestazione di servizi marittimi internazionali esclusivamente tra porti al di fuori della CEE/CE nel periodo compreso tra il 1° maggio 2004 e il 18 ottobre 2006».