

Processo C-2/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

6 de janeiro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (United Kingdom)
[Tribunal Superior de Justiça (Secção do Foro da Rainha) (Reino Unido)]

Data da decisão de reenvio:

16 de dezembro de 2019

Recorrente:

Daimler AG

Recorridos:

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

Compañia Sudamericana de Vapores SA

[Omissis]

A HIGH COURT OF JUSTICE

**BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT (TRIBUNAL
SUPERIOR DE JUSTIÇA, SECCÕES COMERCIAIS E DE
PROPRIEDADE INTELECTUAL DE INGLATERRA E DO PAÍS DE
GALES, SECCÃO DO FORO DA RAINHA, SECCÃO COMERCIAL,
REINO UNIDO)**

[Omissis] [composição do órgão jurisdicional nacional]

DATADO: 16 de dezembro de 2019

ENTRE:

DAIMLER AG

Recorrente

- e -

[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

Recorridas

[Omissis] [processo nacional]

DECIDE O SEGUINTE:

1. O órgão jurisdicional submete um pedido de decisão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia, ao abrigo do artigo 267.º TFUE, nos termos constantes do anexo ao presente despacho.
2. [Omissis] decisão quanto às despesas]
3. [Omissis].
4. [Omissis]. [processo nacional]

[Omissis]

ANEXO AO DESPACHO DE REENVIO

1. **Decisão da Comissão** Em 21 de fevereiro de 2018, a Comissão Europeia adotou uma decisão relativa aos serviços de transporte prestados pelas empresas de transporte marítimo de veículos automóveis ¹. Nesta decisão, considerou-se que várias empresas tinham violado o artigo 101.º, n.º 1, TFUE e o artigo 53.º, n.º 1, EEE ao participarem numa infração única e continuada que consistiu na coordenação dos preços e na repartição de clientes no que respeita ao fornecimento de transporte «*roll-on, roll off*» [embarque e desembarque efetuado sobre rodas, ou seja, carga rodada] por alto mar de veículos a motor novos (veículos automóveis, camiões e veículos pesados e elevados) em várias rotas de e para o Espaço Económico Europeu, no período compreendido entre 18 de outubro de 2006 e 6 de setembro de 2012 ².
2. Quanto à natureza da conduta que é objeto da Decisão, os considerandos 29 a 33, especificam o seguinte:

«(29) Em relação às expedições por alto mar do e para o EEE, as partes participaram em diferentes graus neste tipo de conduta que tinha por finalidade: (i) coordenar os preços de certos concursos (ii) repartir as operações de determinados clientes e (iii) reduzir a capacidade através da coordenação do desmantelamento de navios.

(30) A conduta seguiu a chamada «regra do respeito». Segundo este princípio, as expedições de veículos a motor novos respeitantes a operações já existentes em determinadas rotas para determinados clientes continuariam a ser asseguradas pela empresa que tradicionalmente os transportava (operador histórico).

(31) Resulta dos elementos de prova que as partes adotaram os seguintes comportamentos, com intensidade variável:

¹ Decisão da Comissão AT.40009 – Empresas de transporte marítimo de veículos automóveis, C(2018) 983 final.

² Ver artigo 1.º da decisão.

4.1.1. A regra do respeito

(32) As partes utilizaram a regra do respeito como princípio orientador para as suas ações. Algumas transportadoras foram consideradas operadoras históricas em relação a rotas específicas e/ou clientes específicos. A fim de manter o *status quo* no mercado, as transportadoras respeitariam a operação da transportadora histórica, quer apresentando uma proposta superior às tarifas da transportadora histórica quer abstendo-se de fazer uma oferta. A conduta abrangeu também pedidos de orçamento individuais e gerais (“RFQs”) (ou concursos) solicitados por certos construtores de veículos automóveis. Em contrapartida, eram garantidas às outras transportadoras outras linhas/operações específicas nas quais fossem o operador histórico. Em certos casos, as transportadoras só seguiram a regra do respeito para evitar possíveis conflitos entre si.

(33) As expedições afetadas com destino ao EEE foram, por exemplo, certas expedições da Ásia, da África do Sul, e das Américas para o EEE. As expedições afetadas com origem no EEE foram, por exemplo, certas expedições do EEE para a Ásia, a Oceânia, a África do Sul e as Américas.»

3. Quanto ao âmbito geográfico da conduta que é objeto da decisão:

a. O considerando 4 indicava:

«A presente decisão centra-se nos serviços de transporte por alto mar de veículos automóveis iniciados ou terminados no território do EEE.»

b. Além disso, o considerando 41 especificava que:

«O âmbito geográfico da conduta em questão abrangeu pelo menos as expedições do e para o EEE (a seguir expedições “terminadas” e “iniciadas”).»

4. Quanto ao âmbito de aplicação temporal da decisão e, em especial, à suposta data de início da conduta em questão, o considerando 42 indicava que:

«As regras de aplicação do direito da concorrência referem-se a todos os serviços de transporte marítimo, incluindo a cabotagem e os serviços internacionais de *tramp* desde a entrada em vigor, em 18 de outubro de 2006, do Regulamento (CE) n.º 1419/2006 do Conselho, de 2[5] de setembro de 2006, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 4056/86. Esta é a primeira data a partir da qual a Comissão pode exercer a sua competência para sancionar a conduta das partes. A fim de refletir esta mudança da competência e para efeitos da presente decisão, considera-se que **a conduta teve início** para todas as partes em 18 de outubro de 2006.» (o sublinhado e o negrito são nossos)

5. **Procedimentos nacionais** A ação no órgão jurisdicional de reenvio inclui uma alegação de que as recorridas violaram o artigo 101.º, n.º 1, TFUE (anteriormente artigo 85.º, n.º 1, CEE/artigo 81.º, n.º 1, CE) e o artigo 53.º EEE, entre 1997 (no que respeita à 12.ª recorrida, CSAV, 2000) e, em 17 de outubro de 2006, no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo internacional por alto mar de veículos automóveis em *roll-on, roll-off* em rotas mundiais, incluindo entre portos não-CEE/não-CE/não-EEE. A Daimler AG alega, nos termos do artigo 101.º, n.º 1, no que respeita aos serviços de transporte por alto mar de veículos automóveis entre os portos situados fora da UE e do EEE, com o fundamento de que foi na Alemanha, que:
- a. levou a cabo um procedimento centralizado de concurso para os serviços de transporte marítimo e celebrou acordos-quadro ao abrigo dos quais esses serviços foram prestados;
 - b. a conduta ilegal resultou da apresentação de propostas não concorrenciais no âmbito desse procedimento e/ou da não apresentação de propostas concorrenciais a esse procedimento; e
 - c. a Daimler foi prejudicada.
6. **Tratado CEE** As regras de execução iniciais dos artigos 85.º e 86.º do Tratado CEE constavam dos artigos 87.º, 88.º e 89.º do mesmo Tratado.
7. O artigo 87.º, n.º 1, CEE dispunha que o Conselho adotará todos os regulamentos ou diretivas adequadas, conducentes à aplicação dos princípios enunciados nos artigos 85.º e 86.º
8. O artigo 88.º CEE dispunha:
- «Até à data da entrada em vigor das disposições adotadas em execução do artigo 87.º, as autoridades dos Estados-Membros decidirão sobre a admissibilidade dos acordos, decisões e práticas concertadas e sobre a exploração abusiva de uma posição dominante no mercado comum, em conformidade com o direito dos seus próprios países e com o disposto no artigo 85.º, designadamente no n.º 3, e no artigo 86.º»
9. Por força do artigo 89.º CEE, a Comissão era competente para instruir e adotar decisões devidamente fundamentadas no que respeita às infrações ao disposto nos artigos 85.º e 86.º
10. **Regulamento n.º 17** O primeiro regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º CEE, adotado pelo Conselho em aplicação do artigo 87.º CEE, foi o Regulamento n.º 17, em 1962³. Em conformidade com o artigo 1.º do Regulamento n.º 141 do Conselho, o Regulamento n.º 17 não era aplicável ao

³ JO 1962, L 13, p. 204; EE 08 F1 p. 22.

setor dos transportes ⁴. Nessa altura, a aplicação dos artigos 85.º e 86.º CEE ao setor marítimo era, por conseguinte, regida pelos artigos 88.º e 89.º CEE.

11. **Regulamento n.º 4056/86** O Regulamento n.º 4056/86 do Conselho instituiu regras de aplicação aos serviços de transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado ⁵; v. artigo 1.º, n.º 1. O Regulamento n.º 4056/86 entrou em vigor em 1 de julho de 1987; v. artigo 27.º O artigo 1.º, n.º 2 do Regulamento n.º 4056/86 definiu o objeto e o âmbito de aplicação do regulamento do seguinte modo:

«O presente regulamento visa apenas os transportes marítimos internacionais com partida ou destino de um ou vários portos da Comunidade, à exceção dos serviços de *tramp*.» (o sublinhado e o negrito são nossos.)

12. O Regulamento n.º 4056/86 não estabeleceu as modalidades de execução relativas aos transportes marítimos internacionais entre portos não-comunitários.
13. **Regulamento n.º 1/2003** O Regulamento n.º 1/2003 do Conselho ⁶ revogou os Regulamentos n.ºs 17 e 141 ⁷, com efeitos a partir de 1 de maio de 2004, substituindo-os por um novo regime de execução dos artigos 101.º e 102.º TFUE. No que respeita a este regime:

- a. O capítulo I do Regulamento n.º 1/2003 enuncia certos «princípios». Por força do artigo 1.º, n.º 1, todos os acordos, as decisões e as práticas concertadas referidos no artigo 101.º TFUE que não satisfizessem as condições previstas no n.º 3 do mesmo artigo eram proibidos sem que fosse necessária, para o efeito, uma decisão prévia. Por força do artigo 1.º, n.º 2, [do Regulamento n.º 1/2003], os acordos, decisões e práticas [concertadas] que satisfizessem as condições do artigo 101.º, n.º 3, TFUE não eram proibidos, não sendo necessária, para o efeito, uma decisão prévia.
- b. O Capítulo II do Regulamento n.º 1/2003 prevê «Competências» da Comissão e dos Estados-Membros para aplicar as regras de concorrência da UE. Nos termos do artigo 4.º, para efeitos da aplicação dos artigos 101.º e 102.º TFUE, a Comissão tem a competência atribuída nos termos do regulamento. Nos termos do artigo 5.º, as autoridades dos Estados-Membros responsáveis em matéria de concorrência têm competência para aplicar, em processos individuais, os artigos 101.º e 102.º TFUE. Nos termos do artigo 6.º, os tribunais nacionais têm competência para aplicar os artigos 101.º e

⁴ JO 1962, L 124, p. 2751; EE 07 F1 p. 57.

⁵ JO 1986, L 378, p. 4.

⁶ JO 2003, L 1, p. 1.

⁷ V. artigo 43.º do Regulamento n.º 1/2003.

102.º TFUE. No que respeita ao papel dos órgãos jurisdicionais nacionais, o considerando 7 dispõe o seguinte:

«Os tribunais nacionais desempenham uma função essencial na aplicação das regras comunitárias de concorrência. Ao deliberarem sobre os litígios entre particulares, salvaguardam os **direitos subjetivos** decorrentes do direito comunitário, nomeadamente através da concessão de indemnizações às vítimas das infrações. Neste capítulo, o papel dos tribunais nacionais vem complementar o das autoridades dos Estados-Membros responsáveis em matéria de concorrência. Assim, é necessário permitir-lhes que apliquem integralmente os artigos [101.º e 102.º TFUE].» (o sublinhado e o negrito são nossos)

- c. O Capítulo X do Regulamento n.º 1/2003 contém algumas «Disposições Gerais». Entre estas disposições figura o artigo 32.º (sob a epígrafe «Exclusões»).
 - d. O Capítulo XI do Regulamento n.º 1/2003 contém «Disposições transitórias, modificativas e finais». Dentre estas inclui-se o artigo 38.º (sob a epígrafe «Alteração do Regulamento (CEE) n.º 4056/86») relativamente ao qual v. *infra*.
14. Na sua versão original, o artigo 32.º do Regulamento n.º 1/2003 previa o seguinte:
- «O presente regulamento não é aplicável a:
- a) Serviços internacionais de navios fretados na aceção da alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86;
 - b) Serviços de transporte marítimo exclusivamente efetuados entre portos de um mesmo Estado-Membro, tal como previsto no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86;
 - c) Transportes aéreos entre aeroportos da Comunidade e países terceiros.»
15. O artigo 32.º não exclui expressamente outros serviços de transporte marítimo, incluindo serviços de transporte marítimo internacional entre portos não-comunitários que não sejam serviços de navios fretados, na aceção da alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento n.º 4056/86; O artigo 32.º, alínea c) do Regulamento n.º 1/2003 foi revogado com efeitos a partir do mesmo dia em que o mesmo regulamento entrou em vigor.
16. O artigo 38.º do Regulamento n.º 1/2003 previa a revogação das disposições dos artigos 10.º a 25.º do Regulamento n.º 4056/86 (com exceção do n.º 3 do artigo 13.º) (que foram substituídos pelos novos procedimentos previstos pelo Regulamento n.º 1/2003, e alteraram determinadas disposições do Regulamento

n.º 4056/86. O Regulamento n.º 1/2003 não alterou de outro modo o Regulamento n.º 4056/86, cujas disposições materiais continuaram em vigor. Estas disposições materiais incluem, em suma, a disposição relativa a certas isenções nos casos de acordos técnicos e de conferências marítimas (artigos 2.º a 7.º do Regulamento n.º 4056/86) e a disposição relativa à exploração abusiva de uma posição dominante (artigo 8.º do Regulamento n.º 4056/86). O âmbito de aplicação material destas disposições materiais manteve-se definido no artigo 1.º do Regulamento n.º 4056/86.

17. **Regulamento n.º 1419/2006** A partir de 18 de outubro de 2006, o Regulamento n.º 1419/2006⁸ do Conselho revogou o Regulamento n.º 4056/86⁹ e o artigo 32.º do Regulamento n.º 1/2003¹⁰.
18. Não é claro para o órgão jurisdicional de reenvio se o Regulamento n.º 1/2003, tal como adotado, estabeleceu regras de execução dos serviços de transporte marítimo internacional entre portos não-comunitários ou se esses serviços continuaram sujeitos às disposições transitórias até que o artigo 32.º do Regulamento n.º 1/2003 e o artigo 1.º do Regulamento n.º 4056/86 fossem revogados pelo Regulamento n.º 1419/2006.
19. Também não é claro para o órgão jurisdicional de reenvio se os órgãos jurisdicionais nacionais são competentes para aplicar o artigo 85.º CEE (em vigor nesse momento) à conduta que ocorreu durante o período a que as disposições transitórias se aplicavam, tendo em conta as análises divergentes da jurisprudência do TJUE (como referido nos n.ºs 20 a 22, *infra*) que foram adotadas pelos órgãos jurisdicionais ingleses e neerlandeses (pelas decisões referidas nos n.ºs 24 e 25, *infra*).
20. **Processo 127/73, Belgische Radio en Televisie/SV SABAM** – O Tribunal de Justiça declarou no processo 127/73, SABAM (Acórdão de 30 de janeiro de 1974) que a competência dos órgãos jurisdicionais nacionais para aplicar os artigos 85.º e 86.º do Tratado CEE, nomeadamente nos litígios de direito privado, resulta do efeito direto dessas disposições, que criam direitos na esfera jurídica dos particulares, direitos esses que os tribunais nacionais devem proteger (n.ºs 15-16). O Tribunal declarou ainda que o artigo 9.º do Regulamento n.º 17 não privou os órgãos jurisdicionais nacionais desta competência (n.ºs 17-20). Quanto à importância, para os órgãos jurisdicionais nacionais, do processo na Comissão Europeia ao abrigo do Regulamento 17, o Tribunal de Justiça apreciou-o da perspetiva da segurança jurídica do seguinte modo:
 - a. **N.º 21** «[...] quando a Comissão dá início a um processo nos termos do artigo 3.º do Regulamento 17, esse órgão jurisdicional pode, se o

⁸ JO 2006, L 269, p. 1.

⁹ V. artigo 1.º do Regulamento n.º 1419/2006.

¹⁰ V. artigo 2.º do Regulamento n.º 1419/2006.

considerar necessário por motivos de segurança jurídica, suspender a instância enquanto se aguarda o resultado da ação da Comissão».

- b. **N.º 22** «Em contrapartida, prosseguirá a instância, geralmente, se verificar ser manifesto que o comportamento litigioso não é suscetível de exercer efeitos sensíveis no jogo da concorrência ou nas trocas comerciais entre os Estados-Membros ou que a incompatibilidade desse comportamento com o artigo [102.º TFUE] é indiscutível.»
21. **Processos apensos 209 a 213/84, Asjes** – Nos processos apensos 209 a 213/84 Asjes, o Tribunal de Justiça examinou a possibilidade de um órgão jurisdicional nacional aplicar o artigo 85.º do Tratado CEE à concertação tarifária relativa aos serviços de transportes aéreos, relativamente aos quais não existiam, na altura, normas de execução, no caso de nenhuma decisão, nos termos dos artigos 88.º ou 89.º CEE, ter sido tomada quanto a essas práticas. O Tribunal declarou o seguinte:
- a. **N.º 55** «[...]a noção de “autoridades dos Estados-Membros” referida no artigo 88.º designa quer as autoridades administrativas encarregadas, na maior parte dos Estados-Membros, de aplicar a legislação nacional sobre concorrência, sob fiscalização dos órgãos jurisdicionais competentes, quer os órgãos jurisdicionais a quem, noutros Estados-Membros, a mesma missão foi especialmente cometida».
- b. **N.º 60** «Nestas circunstâncias, cabe perguntar se, não tendo sido adotado pelo Conselho, com base no artigo 87.º, um regulamento ou uma diretiva aplicável ao setor dos transportes aéreos, um órgão jurisdicional nacional, que não é uma das autoridades dos Estados-Membros referidas no artigo 88.º, dispõe do poder de, no âmbito de litígios do tipo dos litígios dos processos principais, declarar contrária ao artigo 85.º uma concertação tarifária entre companhias de aviação, quando uma tal concertação não foi objeto nem de uma decisão tomada pelas autoridades nacionais competentes, nos termos do artigo 88.º, nem de uma decisão emanada da Comissão, em aplicação do artigo 89.º, designadamente do seu n.º 2.»
- c. **N.º 61** «A este respeito, convém recordar que, conforme o Tribunal declarou no [Processo 13/61 Bosch/Van Rijn] “[...], os artigos 88.º e 89.º não são de natureza a garantir uma aplicação tão completa e integral do artigo 85.º que o simples facto da sua existência permita concluir que o artigo 85.º teria produzido todos os seus efeitos a partir da entrada em vigor do Tratado”.»
- d. **N.º 62** «Na realidade, o artigo 88.º apenas prevê uma decisão das autoridades nacionais sobre a admissibilidade de acordos, decisões e práticas concertadas quando estas sejam submetidas à sua aprovação no quadro do direito vigente no país em matéria de concorrência. Por

outro lado, nos termos do artigo 89.º, a Comissão, embora habilitada a constatar eventuais violações dos artigos 85.º e 86.º, não é competente para conceder declarações de isenção nos termos do artigo 85.º, n.º 3.»

- e. **N.º 63** «Nestas condições, o facto de um acordo, decisão ou prática concertada ser suscetível de estar no âmbito de aplicação do artigo 85.º, não basta para que seja imediatamente considerado proibido pelo n.º 1 desse artigo, e, por consequência, como nulo nos termos do n.º 2 do mesmo artigo.»
- f. **N.º 64** «Uma tal conclusão seria, efetivamente, contrária ao princípio geral da segurança jurídica – princípio jurídico que, conforme o Tribunal reconheceu no [Processo 13/61 Bosch/Van Rijn], deve ser respeitado na aplicação do Tratado –, caso levasse a decretar a proibição e nulidade de certos acordos, antes mesmo de ter sido possível verificar se o conjunto do artigo 85.º se aplica a esses acordos.»
- g. **N.º 65** «Em contrapartida, e conforme o Tribunal declarou no [Processo 13/61 Bosch/Van Rijn], convém admitir que, até à entrada em vigor de um regulamento ou diretiva de aplicação dos artigos 85.º e 86.º, nos termos do artigo 87.º, a proibição prevista no n.º 1 do artigo 85.º, bem como a nulidade prevista no n.º 2 do mesmo artigo, apenas funciona relativamente aos acordos e decisões considerados pelas autoridades dos Estados-Membros, com base no artigo 88.º, como incluídos no âmbito de aplicação do artigo 85.º, n.º 1, e insuscetíveis de um levantamento de proibição nos termos do n.º 3 do mesmo artigo, ou relativamente aos quais a Comissão procedeu à constatação prevista no artigo 89.º, n.º 2.»
- h. **N.º 68** «Assim, deve concluir-se que, na ausência de uma decisão tomada ao abrigo do artigo 88.º pelas autoridades nacionais competentes constatando que determinada concertação tarifária entre companhias aéreas é proibida pelo artigo 85.º, n.º 1 – não podendo ser subtraída a essa proibição por aplicação do n.º 3 do mesmo artigo – ou na ausência de uma decisão da Comissão, nos termos do artigo 89.º, n.º 2, que constate, relativamente a essa concertação, a existência de uma infração ao artigo 85.º, n.º 1, um órgão jurisdicional nacional como o que recorreu ao Tribunal nos presentes processos não tem competência para declarar, por sua iniciativa, a incompatibilidade da concertação tarifária em questão com o artigo 85.º, n.º 1.»
22. **Processo 66/86, Ahmed Saeed** – No processo 66/86, Ahmed Saeed, o Tribunal de Justiça, na sequência dos Acórdãos Asjes, considerou (nos n.ºs 20 a 21) que os acordos em matéria de fixação de tarifas para os serviços de transportes aéreos nacionais e para os transportes aéreos internacionais provenientes de e com destino a países terceiros não eram nulos por força do artigo 85.º, n.º 2, do

Tratado CEE, por continuarem sujeitos às disposições dos artigos 88.º e 89.º CEE, uma vez que, nessa fase, não tinham sido adotadas normas de aplicação para tais serviços ao abrigo do artigo 85.º CEE. O Tribunal considerou que, pelo contrário, o artigo 86.º CEE se aplicava integralmente a esses serviços, sem que fossem necessárias as modalidades de execução:

- a. **N.º 32** «[...] Efetivamente, a manutenção da aplicabilidade das normas transitórias previstas nos artigos 88.º e 89.º apenas se justifica pela circunstância de os acordos, decisões e práticas concertadas referidos no n.º 1 do artigo 85.º poderem beneficiar de uma isenção nos termos do seu n.º 3 e de que é mediante escolha feita pelas instituições consideradas competentes, de acordo com as regras de aplicação aprovadas com base no artigo 87.º, para conceder ou recusar essas isenções, que é elaborada a política da concorrência. Ao invés, o abuso de uma posição dominante não é suscetível de isenção, em caso algum; tal abuso é simplesmente proibido pelo Tratado e incumbe, conforme os casos, às autoridades nacionais competentes ou à Comissão tirar as devidas conclusões desta proibição, no quadro das respetivas competências.»
- b. **N.º 33** «Daí impõe-se concluir que a proibição prevista no artigo 86.º do Tratado se aplica, de pleno, ao conjunto do setor da navegação aérea.»
23. **Autoridade Nacional no Reino Unido** A legislação nacional do Reino Unido ¹¹ confiou a obrigação que decorre do artigo 88.º CE ao Secretary of State (Ministro), atuando em concertação com o antigo Director General of Fair Trading (Diretor Geral da Concorrência) e a antiga Monopolies and Mergers Commission (Comissão da Defesa da Concorrência).
24. **Tribunais ingleses** No processo La Gaitana Farms SA e o./British Airways plc ¹², os tribunais ingleses [sentença de Rose J em primeira instância, confirmada pela Court of Appeal (Tribunal de Recurso)] concluíram, no âmbito de um litígio entre particulares, no que respeita aos serviços de transporte aéreo, em relação aos quais são reclamadas indemnizações por violação das regras de concorrência UE/EEE, que os órgãos jurisdicionais nacionais não são competentes para aplicar essa regulamentação a tais condutas que ocorram durante o período abrangido pelas disposições transitórias, a menos que a autoridade nacional de concorrência ou a Comissão tenham decidido que houve violação do artigo 85.º CEE ou até que assim o decidam.

¹¹ A EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996, SI 1996/2199 [Regulamento de execução do direito comunitário da concorrência (artigos 88.º e 89.º) de 1996, SI 1996/2199]; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001, SI 2001/2916 [Regulamento de execução do direito comunitário da concorrência (artigos 84.º e 85.º) de 2001, SI 2001/2916]; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI 2007/1846 [Regulamento de execução (revogação) do direito comunitário da concorrência (artigos 84.º e 85.º) de 2007, SI 2007/1846].

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

25. **Tribunais Neerlandeses** Num Acórdão de 18 de setembro de 2019, Stichting Cartel Compensation/KLM NV e o., sobre um litígio semelhante ao que está em causa no processo La Gaitana, o Tribunal de Primeira Instância de Amesterdão concluiu provisoriamente que era competente para aplicar o artigo 85.º CEE a tal conduta durante o período abrangido pelas disposições transitórias. Dada a conclusão diferente a que chegaram os órgãos jurisdicionais ingleses no processo La Gaitana, o Tribunal de Primeira Instância de Amesterdão decidiu submeter ao TJUE uma questão prejudicial com fundamento no artigo 267.º TFUE. A questão submetida pelo Tribunal de Primeira Instância de Amesterdão ainda não foi publicada no Jornal Oficial (embora pareça ter sido registada com o número de processo C-819/19). Todavia, o órgão jurisdicional de reenvio viu uma cópia de uma tradução autenticada do acórdão do Tribunal de Primeira Instância de Amesterdão, segundo a qual a questão prejudicial estava redigida nos seguintes termos:

«Num litígio entre as partes lesadas (neste caso os expedidores, clientes dos serviços de transporte aéreo de carga) e as companhias aéreas, o órgão jurisdicional nacional é competente para aplicar integralmente o artigo 101.º TFUE ou, em qualquer caso, o artigo 53.º do Acordo EEE, em virtude do efeito direto do artigo 101.º TFUE ou do artigo 53.º EEE, ou então em virtude (do efeito imediato) do artigo 6.º do Regulamento 1/2003, aos acordos/práticas concertadas das companhias aéreas relativamente aos serviços de transporte aéreo de carga em voos efetuados antes de 1 de maio de 2004 em rotas entre aeroportos da UE e aeroportos fora do EEE, ou antes de 19 de maio de 2005, em rotas entre a Islândia, o Liechtenstein e a Noruega, e aeroportos fora do EEE, ou em voos efetuados antes de 1 de junho de 2002 entre aeroportos da UE e da Suíça respetivamente, também em relação ao período em que esteve em vigor o regime transitório estabelecido nos artigos 104.º e 105.º TFUE, ou a tal se opõe o regime transitório?»

26. **Pedido de decisão prejudicial** Tendo em conta o que precede, o órgão jurisdicional de reenvio decidiu apresentar um pedido de decisão prejudicial ao abrigo do artigo 267.º TFUE. Em particular:

a. A questão submetida pelo Tribunal de Primeira Instância de Amesterdão no processo Stichting relativo à possibilidade de os órgãos jurisdicionais nacionais aplicarem o artigo 101.º TFUE (e as disposições que o antecederam) ou o artigo 53.º EEE aos acordos celebrados em relação a períodos durante os quais o regime transitório se aplicava também deve ser decidido no que respeita ao presente processo. No âmbito do processo no órgão jurisdicional de reenvio, a questão coloca-se no âmbito do transporte marítimo e não do transporte aéreo.

b. É desejável que as partes no presente processo, que podem ter pontos de vista diferentes dos das partes no processo Stichting, tenham a possibilidade de apresentar observações ao TJUE sobre esta questão.

- c. É possível que o pedido objeto do processo perante o Tribunal de Primeira Instância de Amesterdão possa ser resolvido por acordo entre as partes e retirado antes de o TJUE ter proferido a sua decisão. Nesse caso, sem o presente pedido de decisão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio não poderia beneficiar da resposta do TJUE a essa questão.
- d. Coloca-se um problema suplementar no presente processo, que não se coloca no processo *Stichting*, isto é, se o Regulamento n.º 1/2003, tal como adotado, teve o efeito de estabelecer regras de aplicação para os serviços de transporte marítimo internacional entre portos não-comunitários, ou se esses serviços continuaram sujeitos ao regime transitório.
27. Seria desejável que o pedido de decisão prejudicial do órgão jurisdicional de reenvio pudesse ser examinado conjuntamente com o pedido apresentado pelo Tribunal de Primeira Instância de Amesterdão, referido *supra*, dado que haverá uma sobreposição substancial entre os argumentos e as questões no que respeita ao período anterior a 1 de maio de 2004.
28. Com este fundamento, este órgão jurisdicional pede ao Tribunal de Justiça da União Europeia que se digne responder às seguintes questões, ao abrigo do artigo 267.º TFUE:
- «1. Um órgão jurisdicional nacional é competente para conhecer de um pedido de indemnização ao abrigo do artigo 85.º CEE/artigo 81.º CE, no caso de a conduta contestada consistir na prestação de serviços marítimos internacionais exclusivamente entre portos não comunitários no período anterior a 1 de maio de 2004, e de o órgão jurisdicional nacional não ser a autoridade competente num Estado-Membro para efeitos do artigo 88.º CEE/artigo 84.º CE?
2. Em caso de resposta negativa à primeira questão, um órgão jurisdicional nacional é competente para conhecer de tal pedido relativo à prestação de serviços marítimos internacionais exclusivamente entre portos não-comunitários durante o período compreendido entre 1 de maio de 2004 e 18 de outubro de 2006?».