

Cauza C-2/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

6 ianuarie 2020

Instanța de trimitere:

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Regatul Unit)

Data deciziei de trimitere::

16 decembrie 2019

Reclamantă:

Daimler AG

Pârâte:

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

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

[*omissis*] [compunerea instanței naționale]

DATA: 16 decembrie 2019

ÎN LITIGIUL DINTRE:

DAIMLER AG

Reclamantă

-și-

[*omissis*]

(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMOSEN ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMOSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMOSEN 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

Pârâte

[*omissis*] [procedura la nivel național]

[OR 2] DECIDE DUPĂ CUM URMEAZĂ:

1. Instanța efectuează o trimitere preliminară către Curtea de Justiție a Uniunii Europene în temeiul articolului 267 TFUE în condițiile prezentate în anexa la prezenta ordonanță.
2. [*omissis*] decizie privind cheltuielile de judecată]
3. [*omissis*].

4. *[omissis]*. [procedura la nivel național]

[omissis]

[OR 3] ANEXA LA DECIZIA PRELIMINARĂ

1. **Decizia Comisiei** La 21 februarie 2018, Comisia Europeană a adoptat o decizie referitoare la serviciile de transport furnizate de transportatorii maritimi de automobile¹. Prin prezenta decizie s-a constatat că mai multe întreprinderi au încălcat articolul 101 alineatul (1) TFUE și articolul 53 alineatul (1) SEE prin participarea la o încălcare unică și continuă constând în coordonarea prețurilor și repartizarea clienților în ceea ce privește realizarea transportului maritim de autovehicule noi de tip ro-ro (automobile, camioane și vehicule înalte și grele) pe diferite rute înspre și dinspre Spațiul Economic European în perioada 18 octombrie 2006-6 septembrie 2012².
2. Referitor la natura conduitei care face obiectul deciziei, considerentele (29)-(33) precizează:

„(29) Cu privire la transporturile maritime înspre și dinspre SEE, părțile au avut într-o măsură mai mare sau mai mică o conduită prin care au urmărit: (i) coordonarea prețurilor pentru anumite licitații, (ii) repartizarea activității comerciale pentru anumiți clienți (iii) reducerea capacității prin coordonarea casării navelor.

(30) Conduita urma așa-numita „regulă a respectării”. Potrivit acestui principiu, transporturile de autovehicule noi realizate de societăți deja existente pe anumite rute în beneficiul anumitor clienți urmau să fie efectuate în continuare de întreprinderea care le realiza în mod tradițional (operatorul existent).

(31) Probele indică faptul că părțile au fost avut, cu intensitate variabilă, conduitele următoare:

4.1.1. Regula respectării

(32) Părțile au aplicat regula respectării ca principiu director al practicilor lor. Câțiva transportatori au fost considerați ca fiind operatori existenți pentru anumite itinerarii și/sau anumiți clienți. În vederea **[OR 4]** menținerii statu-quo-ului pe piață, transportatorii urmau să respecte activitatea transportatorului existent, fie prin oferirea unor tarife mai mari decât cele ale operatorului existent, fie prin neprezentarea unei oferte. Conduita a acoperit și cererile de oferte unice și generale (denumite în continuare „CDO”) (sau licitațiile) inițiate de anumiți constructori de vehicule. În schimb, ceilalți

¹ Decizia Comisiei AT.40009 - Transportatorii maritimi de automobile, C(2018) 983 final.

² A se vedea articolul 1 din decizie.

transportatori erau în general asigurați că își vor păstra anumite alte rute/activități în cazul cărora erau operatorii existenți. În unele situații, transportatorii utilizau regula respectării doar pentru a evita posibile conflicte între ei.

(33) Transporturile în interiorul SEE afectate includeau, de exemplu, anumite transporturi din Asia, Africa de Sud și cele două Americi către SEE. Transporturile în exteriorul SEE includeau, de exemplu, anumite transporturi din SEE către Asia, Oceania, Africa de Sud și cele două Americi”.

3. Referitor la întinderea geografică a conduitei care face obiectul deciziei:
 - a. considerentul (4) preciza:

„Prezenta decizie se concentrează pe serviciile de transport de automobile cu punctul de plecare sau de sosire în SEE”.
 - b. în continuare, considerentul (41) menționa:

„întinderea geografică a conduitei în cauză a acoperit cel puțin transporturile înspre și dinspre SEE (denumite în continuare transporturi «în interior» și «în exterior»)”.
4. În ceea ce privește domeniul de aplicare temporal al deciziei și, în special, data estimată a începerii conduitei în cauză, considerentul (42) preciza:

„Normele de punere în aplicare a dreptului concurenței se aplică tuturor serviciilor de transport maritim, inclusiv *cabotajului* și serviciilor de tramp internaționale de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului din 25 septembrie 2006 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 la 18 octombrie 2006. Data respectivă este data cea mai îndepărtată de la care Comisia își poate exercita competența de sancționare a conduitei părților. Pentru a reflecta această schimbare a competenței și în ceea ce privește prezenta decizie, conduita **se consideră că a început** în cazul tuturor părților la 18 octombrie 2006”. (sublinierea noastră)
5. **[OR 5] Procedura națională** Cererea aflată pe rolul instanței de trimitere include afirmația potrivit căreia pârâtele au încălcat articolul 101 alineatul (1) TFUE [anterior articolul 85 alineatul (1) CEE/articolul 81 alineatul (1) CE] și articolul 53 SEE, între anul 1997 (în cazul celei de a 12-a pârâte, CSAV, 2000) și 17 octombrie 2006 în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim internațional de automobile de tip ro-ro pe rute din întreaga lume, inclusiv între porturi din afara CEE, CE și SEE. Daimler AG susține, în temeiul articolului 101 alineatul (1) referitor la serviciile de transport maritim de automobile de tip ro-ro între porturile din afara Uniunii și a SEE, că în Germania:

- a. a desfășurat o procedură de cerere de oferte pentru servicii de transport maritim și a furnizat acorduri-cadru potrivit cărora aceste servicii au fost furnizate;
 - b. conduita nelegală a avut loc prin prezentarea unor oferte necompetitive în cadrul acestei proceduri și/sau prin neprezentarea unor oferte competitive în cadrul procedurii respective; și
 - c. Daimler a fost prejudiciată.
6. **Tratatul CEE** Normele inițiale de punere în aplicare a articolelor 85 și 86 din Tratatul CEE erau prevăzute la articolele 87, 88 și 89 din Tratatul CEE.
7. Articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CEE impunea adoptarea de către Consiliu a tuturor regulamentelor sau directivelor corespunzătoare în vederea aplicării principiilor de la articolele 85 și 86.
8. Articolul 88 din Tratatul CEE prevedea:
- „Până la intrarea în vigoare a dispozițiilor adoptate în temeiul articolului 87, autoritățile din statele membre se pronunță asupra admisibilității acordurilor, a deciziilor și a practicilor concertate și în privința abuzului de poziție dominantă pe piața comună în conformitate cu legislația țării lor și cu dispozițiile articolului 85, în special ale alineatului (3) și ale articolului 86”.
9. Potrivit articolului 89 din Tratatul CEE, Comisia avea competența să investigheze și să adopte decizii motivate referitoare la încălcările articolelor 85 și 86 din Tratatul CEE.
10. **Regulamentul 17** Primul regulament de punere în aplicare a articolelor 85 și 86 din Tratatul CEE adoptat de Consiliu în temeiul articolului 87 din tratatul CEE a fost Regulamentul nr. 17 al Consiliului, în 1962³. Articolul 1 din regulamentul nr. 141 al Consiliului a exceptat transportul [OR 6] de la aplicarea regulamentulului nr. 17⁴. În această etapă, aplicarea articolelor 85 și 86 din tratatul CEE în sectorul maritim era așadar reglementată de articolele 88 și 89 din Tratatul CEE.
11. **Regulamentul nr. 4056/86** Regulamentul 4056/86 al Consiliului a stabilit reguli detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat serviciilor de transport maritim⁵; a se vedea articolul 1 alineatul (1). Regulamentul 4056/86 a intrat în vigoare la 1 iulie 1987; a se vedea articolul 27. Articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4056/86 a definit obiectul și domeniul de aplicare a regulamentulului după cum urmează:

³ JO 1962, P 13, p. 204, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 3

⁴ JO 1962, P 124, p. 2751.

⁵ JO 1986, L 378, p. 4, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 3.

„Se aplică numai serviciilor de transport maritim internațional **dinspre și spre unul sau mai multe porturi din Comunitate**, altele decât serviciile navelor tramp”. (sublinierea noastră).

12. Regulamentul 4056/86 nu a stabilit norme de aplicare pentru serviciile de transport maritim internațional între porturile din afara Comunității.
13. **Regulamentul nr. 1/2003** Regulamentul 1/2003⁶ a abrogat Regulamentele 17 și 141⁷ cu efect de la 1 mai 2004, înlocuindu-le cu un nou regim de aplicare a articolelor 101 TFUE și 102 TFUE. În ceea ce privește acest regim:

- a. Capitolul I din Regulamentul nr. 1/2003 prevede anumite „principii”. Potrivit articolului 1 alineatul (1), toate acordurile, deciziile și practicile concertate menționate la articolul 101 TFUE, care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 101 alineatul (3) TFUE, erau interzise, fără a fi nevoie de o decizie prealabilă în acest sens. În conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din regulamentul nr. 1/2003, orice asemenea acorduri, decizii și practici concertate care au îndeplinit condițiile prevăzute la articolul 101 alineatul (3) TFUE, nu erau interzise, fără a fi nevoie de o decizie prealabilă în acest sens.
- b. Capitolul II din Regulamentul nr. 1/2003 prevede „Competențele” Comisiei și ale statelor membre de aplicare a normelor de concurență ale Uniunii. Potrivit articolului 4, în scopul aplicării articolelor 101 și 102 TFUE, Comisia are competențele prevăzute de regulament. În temeiul articolului 5, autoritățile de concurență ale statelor membre sunt competente să aplice articolele 101 și 102 TFUE în cazuri individuale. Articolul 6 prevede că instanțele naționale sunt competente să aplice articolele 101 și 102 TFUE. În ceea ce privește rolul instanțelor naționale, considerentul (7) precizează că:

[OR 7] „Instanțele naționale au un rol esențial în aplicarea normelor comunitare de concurență. Atunci când se soluționează litigii între persoane de drept privat, acestea protejează **drepturile subiective** prevăzute de dreptul comunitar, de exemplu prin acordarea de daune-interese victimelor încălcării. În acest sens, rolul instanțelor naționale este complementar celui al autorităților de concurență din statele membre. De aceea, acestora ar trebui să li se permită să aplice în întregime articolele [101 și 102 TFUE]. (sublinierea noastră)

⁶ JO 2003, L 1, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 167.

⁷ A se vedea articolul 43 din Regulamentul 1/2003.

- c. Capitolul X din Regulamentul nr. 1/2003 conține anumite „Dispoziții generale”. Printre acestea se află articolul 32 (intitulat „Excluderile din domeniul de aplicare”).
 - d. Capitolul XI din Regulamentul nr. 1/2003 cuprinde „Dispoziții tranzitorii, de modificare și finale”. Printre acestea se află articolul 38 (intitulat „Modificarea Regulamentului (CEE) nr. 4056/86”), care va fi analizat mai jos.
14. Astfel cum a fost adoptat, articolul 32 din Regulamentul nr. 1/2003 prevedea după cum urmează:
- „Prezentul regulament nu se aplică:
- (a) serviciilor navelor tramp internaționale definite la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 4056/86;
 - (b) serviciilor de transport maritim care au loc, în exclusivitate, între porturi din același stat membru, așa cum se prevede la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 4056/86;
 - (c) transporturilor aeriene între aeroporturile Comunității și țări terțe”.
15. Articolul 32 nu exclude în mod expres alte servicii de transport maritim, în special serviciile de transport maritim internațional între porturile din afara Comunității care nu sunt servicii ale navelor tramp astfel cum sunt definite la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul nr. 4056/86. Articolul 32 litera (c) din Regulamentul nr. 1/2003 a fost abrogat cu efect din aceeași zi în care a intrat în vigoare regulamentul respectiv.
16. Articolul 38 din Regulamentul nr. 1/2003 a prevăzut eliminarea dispozițiilor procedurale de la articolele 10-25 din Regulamentul nr. 4056/86 [cu excepția articolului 13 alineatul (3)] (care au fost înlocuite cu noile proceduri stabilite în Regulamentul nr. 1/2003) și a modificat alte dispoziții ale Regulamentului 4056/86. Regulamentul nr. 1/2003 nu a modificat în alte privințe Regulamentul 4056/86, ale cărui dispoziții de fond au rămas în [OR 8] vigoare. Aceste dispoziții de fond privesc în esență anumite excepții în cazul acordurilor tehnice și al cartelurilor armatorilor navelor de linie (articolele 2-7 din Regulamentul 4056/86) și abuzul de poziție dominantă (articolul 8 din Regulamentul 4056/86). Domeniul de aplicare material al dispozițiilor de fond menționate a rămas cel stabilit la articolul 1 din Regulamentul nr. 4056/86.
17. **Regulamentul 1419/2006** Începând cu 18 octombrie 2006, Regulamentul nr. 1419/2006 al Consiliului⁸ a abrogat Regulamentul 4056/86⁹ și articolul 32 din Regulamentul nr. 1/2003¹⁰.

⁸ JO 2006, L 269, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 16, p. 95.

18. În opinia instanței de trimitere, nu este clar dacă Regulamentul nr. 1/2003, astfel cum a fost adoptat, a stabilit norme de aplicare pentru serviciile de transport maritim internațional între porturi din afara Comunității sau dacă aceste servicii au rămas supuse dispozițiilor tranzitorii până la abrogarea articolului 32 din Regulamentul nr. 1/2003 și a articolului 1 din Regulamentul nr. 4056/86 prin Regulamentul 1419/2006.
19. De asemenea, instanța de trimitere consideră că nu este clar dacă instanțele naționale sunt competente să aplice articolul 85 din Tratatul CEE (în forma sa de atunci) în cazul unei conduite care a avut loc în perioada în care se aplicau dispozițiile tranzitorii. Această situație este urmarea analizelor divergente ale jurisprudenței Curții (astfel cum este prezentată la punctele 20-22 de mai jos) care au fost adoptate de instanțele engleze și neerlandeze (prin hotărârile menționate la punctele 24 și 25 de mai jos).
20. **Cauza *Belgische Radio en Televisie/SV SABAM SABAM*, (127/73)**. Potrivit Hotărârii Curții de Justiție din 30 ianuarie 1974, *SABAM (127/73)*, competența instanțelor naționale de a aplica articolele 85 și 86 din Tratatul CEE, în special în litigiile de drept privat, decurge din efectul direct al dispozițiilor respective, care generează drepturi directe pentru particulari, drepturi pe care instanțele naționale trebuie să le protejeze (punctele 15-16). Curtea de Justiție a mai statuat că articolul 9 din Regulamentul 17 nu a privat instanțele naționale de o astfel de competență (punctele 17-20). În ceea ce privește importanța pentru instanțele naționale a procedurii desfășurate în fața Comisiei Europene în temeiul Regulamentului nr. 17, Curtea a analizat acest aspect din perspectiva securității juridice după cum urmează: **[OR 9]**
- a. **Punctul 21** „Alineatul (21), „[...] în cazul în care Comisia inițiază o procedură în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul nr. 17, o asemenea instanță poate suspenda procedura aflată pe rolul său, dacă apreciază că este necesar pentru motive de securitate juridică, până la soluționarea acțiunii Comisiei”.
 - b. **Punctul 22** „În schimb, instanța națională trebuie să permită în general continuarea procedurii atunci când decide fie că în mod vădit comportamentul în litigiu nu poate avea niciun efect semnificativ asupra concurenței sau a schimburilor comerciale dintre statele membre, fie că nu există nicio îndoială cu privire la incompatibilitatea acestui comportament cu articolul [102 TFUE]”.
21. **Cauzele conexate 209-213/84, *Asjes*** În cauzele conexate *Asjes (209-213/84)*, Curtea a analizat aspectul dacă o instanță națională poate aplica articolul 85 din Tratatul CEE în cazul unor practici tarifare concertate în domeniul serviciilor de

⁹ A se vedea articolul 1 din Regulamentul 1419/2006.

¹⁰ A se vedea articolul 2 din Regulamentul 1419/2006.

transport aerian, în privința cărora nu existau norme de aplicare la momentul respectiv, în contextul în care nu a fost adoptată nicio decizie în temeiul articolelor 88 sau 89 din Tratatul CEE în legătură cu aceste practici. Curtea a statuat după cum urmează:

- a. **Punctul 55** „[...] noțiunea «autorități ale statelor membre» de la articolul 88 se referă fie la autoritățile administrative însărcinate, în majoritatea statelor membre, cu punerea în aplicare a legislației interne în materie de concurență supuse controlului de legalitate exercitat de instanțele competente, fie la instanțele judecătorești cărora, în alte state membre, le-a fost încredințată în mod special această sarcină”.
- b. **Punctul 60** „Prin urmare, se ridică problema dacă, în lipsa unor regulamente sau a unor directive aplicabile transportului aerian adoptate de Consiliu în temeiul articolului 87, o instanță națională care nu face parte dintre autoritățile statelor membre menționate la articolul 88 are totuși competența de a statua, în cadrul unei proceduri precum procedura principală, că practicile tarifare concertate între companiile aeriene sunt contrare articolului 85, chiar dacă autoritățile naționale competente nu au adoptat nicio decizie în temeiul articolului 88, iar Comisia nu a adoptat nicio decizie în conformitate cu articolul 89, în special articolul 89 alineatul (2) cu privire la aceste practici concertate”.
- c. **Punctul 61** „Trebuie amintit că, după cum a statuat Curtea în [Hotărârea *Bosch/Van Rijn* (13/61)] «Articolele 88 și 89 nu sunt însă [OR 10] de natură să asigure aplicarea completă și coerentă a articolului 85, astfel încât simpla lor existență să permită prezumția că articolul 85 a produs efecte depline de la data intrării în vigoare a tratatului”.
- d. **Punctul 62** „Astfel, articolul 88 are în vedere o decizie a autorităților statelor membre privind admisibilitatea acordurilor, a deciziilor și a practicilor concertate doar atunci când acestea sunt prezentate spre aprobare în conformitate cu legile în materie de concurență din țările lor. Potrivit articolului 89, Comisia este competentă să constate orice încălcare a articolelor 85 și 86, dar nu are competența de a declara articolul 85 alineatul (1) ca fiind inaplicabil în sensul articolului 85 alineatul (3)”.
- e. **Punctul 63** „În aceste împrejurări, faptul că un acord, o decizie sau o practică concertată poate intra în domeniul de aplicare al articolului 85 nu este suficient pentru a fi considerate imediat ca fiind interzise de articolul 85 alineatul (1) din cauză că ar fi în consecință nule de drept în temeiul articolului 85 alineatul (2)”.

- f. **Punctul 64** „O asemenea concluzie ar fi contrară principiului general al securității juridice care, după cum a statuat Curtea în [Hotărârea *Bosch/Van Rijn* (13/61)], este o normă de drept care este necesar să fie admisă în ceea ce privește aplicarea tratatului, întrucât ar avea ca efect interzicerea și nulitatea automată a anumitor acorduri, înainte chiar de a fi posibil să se verifice dacă articolul 85 în ansamblul său este aplicabil acordurilor respective”.
- g. **Punctul 65** „Totuși, trebuie recunoscut faptul că, după cum a afirmat Curtea în [Hotărârea *Bosch/Van Rijn* (13/61)] până la intrarea în vigoare a unui regulament sau a unei directive de aplicare a articolelor 85 și 86 în sensul articolului 87, acordurile și deciziile sunt interzise de articolul 85 alineatul (1) și sunt nule de drept potrivit articolului 85 alineatul (2) doar în măsura în care autoritățile statelor membre au considerat, în temeiul articolului 88, că acestea intră sub incidența articolului 85 alineatul (1) și nu pot beneficia de exceptare de la interdicție în conformitate cu articolul 85 alineatul (3) sau în măsura în care Comisia a constatat o încălcare în temeiul articolului 89 alineatul (2)”.
- h. **Punctul 68** „Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că, în lipsa unei decizii adoptate în temeiul articolului 88 de autoritățile [OR 11] naționale competente potrivit căreia o anumită practică tarifară concertată a companiilor aeriene este interzisă de articolul 85 alineatul (1) și nu poate fi exceptată de la această interdicție în conformitate cu articolul 85 alineatul (3) sau în lipsa unei decizii adoptate de Comisie în temeiul articolului 89 alineatul (2) prin care se constată că o asemenea practică concertată constituie o încălcare a articolului 85 alineatul (1), o instanță națională precum cea care a efectuat trimiterea preliminară către Curte în aceste cauze nu are competența să statueze că acțiunea concertată aflată în discuție este compatibilă cu articolul 85 alineatul (1)”.
22. **Cauza *Ahmed Saeed* (66/86)** În Hotărârea *Ahmed Saeed* (66/86), Curtea a statuat (la punctele 20-21), în urma Hotărârii *Asjes*, că acordurile de stabilire a tarifelor pentru serviciile naționale de transport aerian și transportul aerian internațional înspre și dinspre state terțe nu erau nule de drept potrivit articolului 85 alineatul (2) din Tratatul CEE, întrucât ele erau reglementate în continuare de articolele 88 și 89 din Tratatul CEE, în această etapă neexistând norme de aplicare adoptate pentru asemenea servicii în temeiul articolului 85 din Tratatul CEE. Curtea a statuat că, în schimb, articolul 86 din Tratatul CEE se aplica pe deplin unor astfel de servicii, fără a fi necesare norme de aplicare:
- a. **Punctul 32** „[...] singura justificare pentru aplicarea în continuare a normelor tranzitorii prevăzute la articolele 88 și 89 este faptul că acordurile, deciziile și practicile concertate vizate de articolul 85 alineatul (1) pot beneficia de o exceptare conform articolului 85 alineatul (3) și că, prin

intermediul deciziilor adoptate de instituțiile cărora li s-a atribuit, potrivit normelor de aplicare adoptate în conformitate cu articolul 87, competența de a acorda sau a refuza o asemenea exceptare se elaborează politica în domeniul concurenței. În schimb, nicio exceptare nu se poate acorda, în vreun fel, pentru abuzul de poziție dominantă; un astfel de abuz este pur și simplu interzis de tratat și revine autorităților naționale competente sau Comisiei, după caz, sarcina de a acționa în temeiul acestei interdicții în limitele competențelor lor”.

- b. **Punctul 33** „Prin urmare, se impune să se concluzioneze că interdicția prevăzută la articolul 86 din tratat este pe deplin aplicabilă întregului sector al transporturilor aeriene”.
23. **Autoritatea națională din Regatul Unit** Dreptul intern din Regatul Unit¹¹ a atribuit sarcina stabilită la articolul 88 din Tratatul CE către Secretary of [OR 12] State [Secretarul de stat], care acționează împreună cu fostul Director General of Fair Trading [Directorul general pentru comerț echitabil] și fosta Monopolies and Mergers Commission [Comisia pentru monopoluri și fuziuni].
24. **Instanțele britanice** În Hotărârea La Gaitana Farms SA și alții/British Airways plc¹², instanțele britanice (judecătorul Rose J în primă instanță, a cărui hotărâre a fost confirmată de Court of Appeal) au concluzionat, în cadrul unui litigiu între particulari, referitor la servicii de transport aerian, în care se solicită despăgubiri pentru încălcarea normelor de concurență ale Uniunii/SEE, că instanțele naționale nu au competența să aplice astfel de norme în cazul unei asemenea conduite care a avut loc în perioada acoperită de dispozițiile tranzitorii, până când fie autoritatea națională în materie de concurență, fie Comisia decid că a existat o încălcare a articolului 85 din Tratatul CEE.
25. **Instanțele neerlandeze** În Hotărârea din 18 septembrie 2019, Stichting Cartel Compensation/KLM NV și alții, care privește un litigiu similar celui aflat în discuție în Hotărârea La Gaitana, Rechtbank Amsterdam (Tribunalul Districtual din Amsterdam) a concluzionat în mod provizoriu că are competența să aplice articolul 85 din Tratatul CEE în cazul unei asemenea conduite în perioada acoperită de dispozițiile tranzitorii. Având în vedere concluzia diferită reținută de instanțele britanice în Hotărârea La Gaitana, Tribunalul Districtual din Amsterdam a hotărât să solicite Curții o decizie preliminară în temeiul articolului 267 TFUE. Întrebarea preliminară adresată de Tribunalul Districtual din Amsterdam nu a fost

¹¹ The EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996, SI-1996/2199 [Regulamentul din 1996 de punere în aplicare a Legii CE privind concurența (articolele 88 și 89), SI 1996/2199]; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001, SI-2001/2916 [Regulamentul din 2001 de punere în aplicare a Legii CE privind concurența (articolele 84 și 85), SI 2001/2916]; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI-2007/1846 [Regulamentul din 2007 de punere în aplicare a Legii CE privind concurența (articolele 84 și 85), SI 2007/1846].

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

încă publicată în Jurnalul Oficial (deși se pare că a fost înregistrată sub numărul de cauză C-819/19). Totuși, instanța de trimitere a examinat o copie a unei traduceri certificate a hotărârii Tribunalului Districtual din Amsterdam, potrivit căreia întrebarea preliminară era redactată după cum urmează:

„In cadrul unui litigiu între părțile vătămate (în cazul de față, expeditorii și destinatarii serviciilor de transport aerian) și companiile aeriene, instanța națională are competența - fie ca urmare a efectului direct al articolului 101 TFUE sau cel puțin al articolului 53 din Acordul privind SEE, fie în virtutea efectului imediat al articolului 6 din Regulamentul nr. 1/2003 - să aplice pe deplin articolul 101 TFUE sau cel puțin articolul 53 din Acordul privind SEE în ceea ce privește acordurile/practicile concertate realizate de companiile aeriene pentru serviciile de transport aerian în cazul zborurilor efectuate, pe de o parte, înainte de 1 mai 2004 pe rutele dintre aeroporturile din cadrul [OR 13] Uniunii și aeroporturile din afara SEE, precum și, pe de altă parte, înainte de 19 mai 2005 pe rutele dintre Islanda, Liechtenstein, Norvegia și aeroporturile din afara SEE sau în cazul zborurilor efectuate înainte de 1 iunie 2002 între aeroporturi din cadrul Uniunii și, respectiv, Elveția, de asemenea pentru perioada în care se aplica regimul tranzitoriu prevăzut la articolele 104 și 105 TFUE ori regimul tranzitoriu interzice aceasta?”

26. **Cererea de decizie preliminară** Având în vedere cele de mai sus, instanța de trimitere a hotărât să formuleze o decizie de trimitere preliminară în temeiul articolului 267 TFUE. A se preciza în special:
- a. Problema ridicată prin trimiterea preliminară a Tribunalului Districtual din Amsterdam în cauza Stichting, referitoare la aspectul dacă instanțele naționale pot aplica articolul 101 TFUE (și articolele care l-au precedat sale) sau articolul 53 din Acordul privind SEE în cazul acordurilor aferente perioadelor în care se aplica regimul tranzitoriu, trebuie de asemenea să fie soluționată pentru ca instanța de trimitere să se poată pronunța în prezenta procedură. În cadrul procedurii aflate pe rolul instanței de trimitere, întrebarea este adresată în contextul transportului maritim, iar nu al transportului aerian.
 - b. Este oportun ca părțile la prezenta procedură, care pot avea puncte de vedere diferite față de cele ale părților din cauza Stichting, să aibă posibilitatea de a prezenta Curții observații în legătură cu acest aspect.
 - c. Este posibil ca în final acțiunea formulată în fața Tribunalului Districtual din Amsterdam să poată fi soluționată prin acordul părților și să facă obiectul unei desistări înaintea pronunțării unei decizii de către Curte. În această situație, în lipsa prezentei trimiteri preliminare, instanța de trimitere nu va beneficia de răspunsul Curții la întrebarea respectivă.

- d. În prezenta procedură se ridică o problemă suplimentară care nu există în cauza Stichting, și anume aceea dacă Regulamentul nr. 1/2003, astfel cum a fost adoptat, a avut drept efect stabilirea unor norme de aplicare pentru serviciile de transport maritim internațional între porturi din afara Comunității sau dacă serviciile menționate au rămas supuse regimului tranzitoriu.
27. Ar fi oportun ca trimiterea preliminară efectuată de instanța de trimitere să fie soluționată împreună cu trimiterea preliminară a Tribunalului Districtual din Amsterdam menționată mai sus, întrucât va exista o suprapunere substanțială între argumentele și întrebările referitoare la perioada anterioară datei de 1 mai 2004.
28. Prin urmare, instanța de trimitere solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene să răspundă la următoarele întrebări în temeiul articolului 267 TFUE:

[OR 14] „1) O instanță națională are competența să soluționeze o cerere de despăgubiri formulată în temeiul articolului 85 din Tratatul CEE/articolul 81 din Tratatul CE atunci când comportamentul în litigiu a implicat prestarea de servicii maritime internaționale exclusiv între porturi din afara Comunității în perioada anterioară datei de 1 mai 2004, iar instanța națională nu era autoritatea competentă dintr-un stat membru în sensul articolului 88 din Tratatul CEE/articolului 81 din Tratatul CE?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, o instanță națională are competența să soluționeze o asemenea cerere în ceea ce privește prestarea de servicii maritime internaționale exclusiv între porturi din afara Comunității în perioada 1 mai 2004-18 octombrie 2006?”