

Corte giustizia UE, Sez. II, sentenza 11 novembre 2021, C-819/19

Intestazione

Nella causa C-819/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam, Paesi Bassi), con decisione del 18 settembre 2019, pervenuta in cancelleria il 6 novembre 2019, nel procedimento

Stichting Cartel Compensation,

Equilib Netherlands BV

contro

Koninklijke Luchtvaart. Maatschappij NV,

Martinair Holland NV,

Deutsche Lufthansa AG,

Lufthansa Cargo AG,

British Airways plc,

Air France SA,

Singapore Airlines Ltd,

Singapore Airlines Cargo Pte Ltd,

Swiss International Air Lines AG,

Air Canada,

Cathay Pacific Airways Ltd,

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden,

SAS AB,

SAS Cargo Group A/S,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da A. Arabadjiev (relatore), presidente della Prima Sezione, facente funzione di presidente della Seconda Sezione, I. Ziemele, T. von Danwitz, P.G. Xuereb e A. Kumin, giudici,

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: M. Ferreira, amministratrice principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 21 gennaio 2021,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Stichting Cartel Compensation, da J. van den Brande e J.T. Verheij, advocaten;
- per la Equilib Netherlands BV, da J.W. Fanoy, M.H.J. van Maanen e T. Raats, advocaten;
- per la Koninklijke Luchtvaart. Maatschappij NV, da S.L. Boersen, M. Smeets, J.S. Kortmann, T. Heikens, S. Goldstein e T.M. Welling, advocaten;
- per la Martinair Holland NV, da S.L. Boersen, M. Smeets, J.S. Kortmann, T. Heikens e S. Goldstein, advocaten;
- per la Deutsche Lufthansa AG, da P.N. Malanczuk, A. Koeman, J.P. van der Klein e M.J. Schaufeli, advocaten;
- per la Lufthansa Cargo AG e la Swiss International Air Lines AG, da P.N. Malanczuk e J.P. van der Klein, advocaten;
- per la British Airways plc, la Air Canada e la Cathay Pacific Airways Ltd, da J.K. de Pree e S.J. The, advocaten;
- per la Air France SA, da D.A.M.H.W. Strik e T.M. Welling, advocaten;
- per la Singapore Airlines Ltd e la Singapore Airlines Cargo Pte Ltd, da I. VerLoren van Themaat, M. van Heezik, N.T. Dempsey, L.N.M. van Uden e V.E.J. Dijkstra, advocaten;
- per la Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, la SAS AB e la SAS Cargo Group A/S, da E. Pijnacker Hordijk, W. Heemskerk e S.R. Kingma, advocaten;
- per la Commissione europea, da A. Dawes, T. Franchoo, F. van Schaik e C. Zois, in qualità di agenti;
- per l'Autorità di vigilanza EFTA, da C. Simpson, I.O. Vilhjálmssdóttir, C. Zatschler e M. Sánchez Rydelski, in qualità di agenti;
- per il governo norvegese, da E. Sandaa e H. Kolderup, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 6 maggio 2021,

ha pronunciato la seguente

Fatto

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 81, 84 e 85 CE, dell'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3; in prosieguo: l'«accordo SEE»), nonché dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 [CE] (GU 2003, L 1, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, la Stichting Cartel Compensation (in prosieguo: la «SCC») e la Equilib Netherlands BV (in prosieguo: la «Equilib») e, dall'altro, la Koninklijke Luchtvaart. Maatschappij NV, la Martinair Holland NV, la Deutsche Lufthansa AG, la Lufthansa Cargo AG, la British Airways plc, la Air France SA, la Singapore Airlines Ltd, la Singapore Airlines Cargo Pte Ltd, la Swiss International

Air Lines AG, la Air Canada, la Cathay Pacific Airways Ltd, la Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, la SAS AB e la SAS Cargo Group A/S relativamente al risarcimento del danno derivante da una violazione dell'articolo 81 CE che dette compagnie aeree avrebbero commesso.

Contesto normativo

I regolamenti nn. 17 e 141

3 L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento d'applicazione degli articoli [81 e 82 CE] (GU 1962, 13, pag. 204), così disponeva:

«Gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate di cui all'articolo [81], paragrafo 1[,CE], esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento e per i quali gli interessati intendono avvalersi dell'articolo [81], paragrafo 3[,CE] devono essere notificati alla Commissione anteriormente al 1° agosto 1962».

4 Ai sensi dell'articolo 6 di detto regolamento:

«1. Quando la Commissione rilascia una dichiarazione ai sensi dell'articolo [81], paragrafo 3[,CE], essa indica la data a decorrere dalla quale la dichiarazione prende effetto. Questa data non può essere anteriore a quella della notificazione.

2. La seconda parte del paragrafo 1 non si applica agli accordi, decisioni e pratiche concordate di cui (...) all'articolo 5, paragrafo 1[,] che siano stati notificati nel termine ivi fissato».

5 L'articolo 1 del regolamento n. 141 del Consiglio, del 26 novembre 1962, relativo alla non applicazione del regolamento n. 17 al settore dei trasporti (GU 1962, 124, pag. 2751), come modificato dal regolamento n. 1002/67/CEE del Consiglio, del 14 dicembre 1967 (GU 1967, 306, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 141»), prevedeva quanto segue:

«Il regolamento n. 17 non è applicato, nel settore dei trasporti, agli accordi, alle decisioni e alle pratiche concordate che abbiano come oggetto o per effetto la determinazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto, la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto o la ripartizione dei mercati di trasporto, né alle posizioni dominanti, sul mercato dei trasporti, ai sensi dell'articolo [82 CE]».

6 L'articolo 3 di tale regolamento così disponeva:

«Per i trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili, la disposizione contemplata dall'articolo 1 del presente regolamento è valida fino al 30 giugno 1968».

I regolamenti (CEE) nn. 3975/87 e 3976/87

7 L'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei (GU 1987, L 374, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) n. 2410/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, (GU 1992, L 240, pag. 18) (in prosieguo: il «regolamento n. 3975/87»), era così formulato:

«1. Il presente regolamento determina le norme particolareggiate di applicazione degli articoli [81] e [82 CE] del trattato ai servizi di trasporto aereo.

2. Il presente regolamento riguarda soltanto i [trasporti] aerei tra aeroporti [dell'Unione europea]».

8 L'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3976/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo all'applicazione dell'articolo [81], paragrafo 3[,CE] a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei (GU 1987, L 374, pag. 9), come modificato dal regolamento (CEE) n. 2411/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992 (GU 1992, L 240, pag. 19) (in prosieguo: il «regolamento n. 3976/87»), prevedeva quanto segue:

«Il presente regolamento si applica ai trasporti aerei tra aeroporti [dell'Unione]».

Regolamento n. 1/2003

9 L'articolo 6 del regolamento n. 1/2003 così dispone:

«Le giurisdizioni nazionali sono competenti ad applicare gli articoli 81 e 82 [CE]».

10 L'articolo 16, paragrafo 1, di detto regolamento prevede quanto segue:

«Quando le giurisdizioni nazionali si pronunciano su accordi, decisioni e pratiche ai sensi dell'articolo 81 o 82 [CE] che sono già oggetto di una decisione della Commissione, non possono prendere decisioni che siano in contrasto con la decisione adottata dalla Commissione. Esse devono inoltre evitare decisioni in contrasto con una decisione contemplata dalla Commissione in procedimenti da essa avviati. (...)».

11 L'articolo 32 di detto regolamento, intitolato «Esclusione dal campo d'applicazione», così dispone:

«Il presente regolamento non si applica:

(...)

c) ai trasporti aerei fra aeroporti della Comunità e paesi terzi».

12 L'articolo 43, paragrafi 1 e 2, del medesimo regolamento stabilisce quanto segue:

«1. Il regolamento [n.] 17 è abrogato ad esclusione dell'articolo 8, paragrafo 3, che continua ad applicarsi alle decisioni adottate, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, [CE], anteriormente alla data di applicazione del presente regolamento fino alla scadenza delle medesime.

2. Il regolamento n. 141 è abrogato».

13 L'articolo 45, commi primo e secondo, del regolamento n. 1/2003 è così formulato:

«Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale [dell'Unione europea]*.

Esso si applica a decorrere dal 1° maggio 2004».

Regolamento (CE) n. 411/2004

14 L'articolo 1 del regolamento (CE) n. 411/2004 del Consiglio, del 26 febbraio 2004, che abroga il regolamento (CEE) n. 3975/87 e modifica il regolamento (CEE) n. 3976/87 e il regolamento (CE) n. 1/2003 relativamente ai trasporti aerei tra [l'Unione] e i paesi terzi (GU 2004, L 68, pag. 1), prevede quanto segue:

«Il regolamento [n.°3975/87] è abrogato ad eccezione dell'articolo 6, paragrafo 3, che continua ad applicarsi alle decisioni adottate ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, [CE] prima della data di applicazione del regolamento (CE) n. 1/2003 fino alla data di scadenza di tali decisioni».

15 Ai sensi dell'articolo 2 del regolamento n. 411/2004:

«Nell'articolo 1 del regolamento [n.°3976/87] sono soppresse le parole "tra aeroporti [dell'Unione]"».

16 L'articolo 3 del regolamento n.°411/2004 così dispone:

«Nell'articolo 32 del regolamento (CE) n. 1/2003 la lettera c) è soppressa».

17 L'articolo 4, commi primo e secondo, del regolamento n. 411/2004 è così formulato:

«Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° maggio 2004».

Accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo

18 L'articolo 1, paragrafo 2, dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo, firmato il 21 giugno 1999 a Lussemburgo e approvato a nome della Comunità europea con la decisione 2002/309/CE, Euratom del Consiglio e, per quanto riguarda l'Accordo sulla cooperazione scientifica e tecnologica, della Commissione, del 4 aprile 2002, relativa alla conclusione di sette accordi con la Confederazione svizzera (GU 2002, L 114, pag. 1), così recita:

«A tal fine, le norme stabilite dal presente [a]ccordo, nonché i regolamenti e le direttive specificati nell'allegato si applicano alle seguenti condizioni. (...)».

19 L'allegato di tale accordo era così formulato:

«Ai fini del presente [a]ccordo:

- in tutti i casi in cui gli atti, richiamati dal presente [a]ccordo, menzionano gli Stati membri [dell'Unione] o prevedono la necessità di un criterio di collegamento con questi ultimi, tali menzioni si intendono riferite, ai fini del presente [a]ccordo, anche alla Svizzera o alla necessità di un criterio di collegamento identico con tale paese[;]

(...)

2. Regole di concorrenza

Ogni rinvio contenuto negli atti seguenti agli articoli 81 e 82 [CE] va inteso come rinvio agli articoli 8 e 9 del presente Accordo.

(...)

n.°3975/87

Regolamento del Consiglio del 14 dicembre 1987 relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei, così come modificato dai regolamenti (CEE) n. 1284/91 e (CEE) n. 2410/92 (cfr. infra).

(Articoli 1-7, 8, par. 1-2, 9-11, 12, par. 1-2, par. 4-5, 13, par. 1-2, 14-19)

(...)

n.°3976/87

Regolamento del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3 [CE] a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei, così come modificato dai regolamenti (CEE) n. 2344/90 e (CEE) n. 2411/92 (cfr. infra).

(Articoli 1-5, 7)

(...)».

20 Conformemente al suo articolo 36, paragrafo 1, e all'informazione relativa all'entrata in vigore dei sette accordi con la Confederazione svizzera nei settori della libera circolazione delle persone, del trasporto aereo e su strada, degli appalti pubblici, della cooperazione scientifica e tecnologica, del reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità e degli scambi di prodotti agricoli (GU 2002, L 114, pag. 480), l'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo è entrato in vigore il 1° giugno 2002.

Procedimento principale e questione pregiudiziale

21 Dalla decisione di rinvio risulta che, con la decisione C(2010) 7694 definitivo, del 9 novembre 2010, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 [TFUE], dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (Caso COMP/39258 - Trasporto aereo) (in prosieguo: la «decisione del 2010»), la Commissione europea ha constatato che 21 persone giuridiche del settore dei trasporti aerei avevano violato l'articolo 101 TFUE e/o l'articolo 53 dell'accordo SEE e l'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo coordinando le loro politiche tariffarie per la fornitura di servizi di trasporto aereo di merci, relativamente al supplemento carburante, al supplemento sicurezza e al pagamento di commissioni sui medesimi, e ha inflitto ammende a dette persone giuridiche per comportamenti posti in essere:

- in periodi compresi tra il 7 dicembre 1999 e il 14 febbraio 2006, per i servizi di trasporto aereo di merci su rotte tra aeroporti dello Spazio economico europeo (SEE);
- in periodi compresi tra il 1° maggio 2004 e il 14 febbraio 2006, per i servizi di trasporto aereo di merci su rotte tra aeroporti dell'Unione e aeroporti esterni al SEE, avendo la Commissione ritenuto che, anteriormente al 1° maggio 2004, il regolamento n. 3975/87 non le attribuisse la competenza ad applicare l'articolo 81 CE per quanto riguarda detti servizi;

- in periodi compresi tra il 19 maggio 2005 e il 14 febbraio 2006, per i servizi di trasporto aereo di merci su rotte tra aeroporti di paesi che sono parti contraenti dell'accordo SEE ma non sono Stati membri e paesi terzi, avendo la Commissione ritenuto che, anteriormente al 19 maggio 2005, il regolamento n. 1/2003 non fosse ancora applicabile ai fini dell'attuazione dell'accordo SEE per quanto riguarda tali servizi;

- in periodi compresi tra il 1° giugno 2002 e il 14 febbraio 2006, per i servizi di trasporto aereo di merci su rotte tra aeroporti dell'Unione e aeroporti della Svizzera, avendo la Commissione ritenuto che, anteriormente al 1° giugno 2002, il regolamento n. 3975/87 non fosse ancora integrato nell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo.

22 Con sentenze del 16 dicembre 2015, il Tribunale dell'Unione europea ha annullato, a causa di un vizio di procedura, la decisione del 2010 nella parte in cui essa riguardava alcune delle persone giuridiche soggette ad un'ammenda.

23 La Commissione ha ripreso il procedimento e, con la decisione C(2017) 1742 final, del 17 marzo 2017, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 [TFUE], dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la comunità europea e la confederazione svizzera sul trasporto aereo (Caso AT. 39258 - Trasporto aereo) (in prosieguo: la «decisione del 2017»), ha inflitto ammende a 19 delle 21 persone giuridiche menzionate al punto 21 della presente sentenza, tra le quali figurano le resistenti nei procedimenti principali.

24 La SCC e la Equilib, persone giuridiche stabilite nei Paesi Bassi e create al fine di ottenere, per via giudiziaria, il risarcimento dei danni derivanti dalle violazioni del diritto della concorrenza, hanno proposto dinanzi al giudice del rinvio ricorsi diretti, in sostanza, a che quest'ultimo, da un lato, dichiari che le resistenti nei procedimenti principali, coordinando, tra il 1999 e il 2006, le loro politiche tariffarie concernenti la fornitura di servizi di trasporto aereo di merci, hanno agito illecitamente nei confronti degli speditori di merci che hanno acquistato tali servizi e, dall'altro, condanni in solido le succitate compagnie aeree a risarcire integralmente, con gli interessi, il danno che i summenzionati speditori avrebbero subito a causa del succitato comportamento, avendo tali speditori di fatto ceduto alla SCC e alla Equilib i loro crediti risarcitori afferenti a detto danno.

25 Il giudice del rinvio indica, in sostanza, che i procedimenti principali sollevano, in particolare, la questione se esso sia competente ad applicare il divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1, CE ai comportamenti posti in essere dalle resistenti nei procedimenti principali anteriormente al 1° maggio 2004 relativamente alle rotte tra aeroporti dell'Unione e aeroporti esterni al SEE, anteriormente al 19 maggio 2005 relativamente alle rotte tra i paesi che sono parti contraenti dell'accordo SEE ma non sono Stati membri e i paesi terzi, e anteriormente al 1° giugno 2002 relativamente alle rotte tra gli aeroporti dell'Unione e gli aeroporti della Svizzera.

26 Dinanzi al giudice del rinvio, la SCC e la Equilib sostengono, in via principale, che tale giudice è competente ad applicare l'articolo 81 CE a detti comportamenti, in quanto, per l'intero periodo dell'intesa, la succitata disposizione aveva un effetto diretto orizzontale. In via subordinata, la SCC e la Equilib affermano che, in ogni caso, in forza dell'articolo 6 del regolamento n. 1/2003, il giudice del rinvio è divenuto, al momento dell'entrata in vigore di tale regolamento, competente ad applicare retroattivamente l'articolo 81 CE ai comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali.

27 Le resistenti nei procedimenti principali contestano, in sostanza, la competenza del giudice del rinvio, sostenendo che l'articolo 81 CE non aveva effetto diretto nei periodi in cui sono stati posti in essere i comportamenti addebitati di cui trattasi nei procedimenti principali e che manca, nel caso di specie, una previa decisione della Commissione o di un'autorità nazionale garante della concorrenza, ai sensi degli articoli 84 e 85 CE, vertente su detti comportamenti. Esse ritengono che il riconoscimento di un effetto retroattivo all'articolo 81 CE sarebbe in contrasto con il principio della certezza del diritto e non potrebbe fondarsi sul tenore letterale, sull'obiettivo o sull'impianto sistematico del regolamento n. 1/2003.

28 Il giudice del rinvio ritiene che dalla giurisprudenza della Corte risulti che i divieti di cui all'articolo 81, paragrafo 1, e all'articolo 82 CE sono idonei, per loro stessa natura, a produrre effetti diretti nei rapporti tra privati e che tali disposizioni attribuiscono dunque a questi ultimi diritti che i giudici nazionali devono tutelare, indipendentemente dall'attuazione di dette disposizioni da parte delle autorità degli Stati membri o da parte della Commissione.

29 Pertanto, la competenza dei giudici nazionali ad applicare l'articolo 81, paragrafo 1, e l'articolo 82 CE in una controversia tra privati deriverebbe dall'effetto diretto di tali disposizioni. Detta competenza sarebbe indipendente dall'applicazione amministrativa delle regole di concorrenza, quale prevista dagli articoli 84 e 85 CE, e non sarebbe subordinata all'esistenza di una previa decisione delle autorità nazionali garanti della concorrenza o della Commissione relativa all'accordo o alla pratica controversa.

30 La competenza dei giudici nazionali ad applicare l'articolo 81 CE sarebbe limitata solo nelle situazioni in cui è ancora possibile la concessione di un'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, CE. Tale limitazione sarebbe necessaria a causa del rischio che comporterebbe per la certezza del diritto una decisione giudiziaria nazionale accertante la nullità di un accordo che possa, successivamente, costituire oggetto di una decisione amministrativa, adottata ai sensi di quest'ultima disposizione, che constati che l'articolo 81, paragrafo 1, CE non poteva essere applicato a detto accordo.

31 Ne conseguirebbe che un giudice nazionale può e deve esaminare accordi o pratiche alla luce dell'articolo 81 CE ove l'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, CE non sia più in discussione. Orbene, ciò si verificherebbe nel caso di specie. Infatti, sarebbe pacifico che le resistenti nei procedimenti principali non hanno chiesto, durante il periodo dell'intesa, l'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, CE alle autorità nazionali garanti della concorrenza o alla Commissione e che dette compagnie non possono più farlo, dato che il regolamento n. 1/2003 non prevede tale possibilità. In dette circostanze, non sussisterebbe più, con riguardo a tali comportamenti, il rischio che una decisione di un giudice nazionale contraddica una decisione amministrativa.

32 Il giudice del rinvio ritiene, pertanto, di essere competente a statuire, a posteriori, sui comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali. Infatti, a suo avviso, considerare il contrario comporterebbe la conseguenza che nessuna autorità potrebbe più effettuare una valutazione sull'applicazione dell'articolo 81 CE a tali comportamenti, il che favorirebbe la «non divulgazione» di comportamenti simili.

33 Tuttavia, il giudice del rinvio precisa che, nella decisione del 4 ottobre 2017, ([2017] EWHC 2420 (Ch)), che sarebbe confermata dalla Court of Appeal (England and Wales) [Corte d'appello (Inghilterra e Galles), Regno Unito], la High Court of Justice (England & Wales), Chancery Division [Alta Corte di giustizia (Inghilterra e Galles), divisione della Chancery, Regno Unito], statuendo su un ricorso diretto al risarcimento del danno derivante

dall'intesa di cui trattasi nei procedimenti principali, ha dichiarato che, in mancanza di una decisione emessa dalle autorità nazionali competenti o dalla Commissione che constatasse una violazione, essa non era competente a statuire sul ricorso per quanto riguarda i comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali. Il giudice del rinvio ritiene che, in tale situazione, sia necessario, alla luce dell'obiettivo di garantire un'applicazione uniforme del diritto dell'Unione, adire la Corte in via pregiudiziale.

34 Stante quanto precede, il rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam, Paesi Bassi) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«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'effetto diretto dell'articolo 101 TFUE, o quantomeno dell'articolo 53 dell'accordo SEE, oppure in virtù dell'(effetto diretto 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/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 dell'[Unione] 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».

Sulla questione pregiudiziale

35 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 81, 84 e 85 CE nonché l'articolo 53 dell'accordo SEE debbano essere interpretati nel senso che un giudice nazionale è competente ad applicare l'articolo 81 CE o l'articolo 53 dell'accordo SEE, in una controversia di diritto privato relativa a un'azione per risarcimento danni di cui è stato investito dopo l'entrata in vigore del regolamento n. 1/2003, ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra uno Stato membro e un paese terzo diverso dalla Svizzera posti in essere anteriormente al 1° maggio 2004, ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra uno Stato membro e la Svizzera posti in essere anteriormente al 1° giugno 2002 e ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra un paese del SEE che non è uno Stato membro e un paese terzo posti in essere anteriormente al 19 maggio 2005, anche qualora non sia stata adottata alcuna decisione ai sensi dell'articolo 84 CE o dell'articolo 85 CE, rispettivamente, dalle autorità degli Stati membri o dalla Commissione, in relazione a detti comportamenti.

36 A tal proposito, per quanto riguarda, in primo luogo, l'interpretazione delle disposizioni del Trattato CE, si deve ricordare che, ai sensi dell'articolo 87 del Trattato CEE (divenuto articolo 83, paragrafo 1, CE), i regolamenti e le direttive utili ai fini dell'applicazione dei principi contemplati dagli articoli 81 e 82 CE sono stabiliti dal Consiglio, che delibera su proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo.

37 In forza della suddetta competenza, il Consiglio ha anzitutto adottato il regolamento n. 17, poi ha escluso dall'ambito di applicazione di tale regolamento, mediante l'adozione del regolamento n. 141, le restrizioni della concorrenza aventi un'incidenza diretta sul mercato dei servizi di trasporto (v., in tal senso, sentenze del 24 ottobre

2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, punto 18, e del 1° febbraio 2018, *Deutsche Bahn e a./Commissione*, C-264/16 P, non pubblicata, EU:C:2018:60, punti da 25 a 29).

38 Inoltre, se è vero che il Consiglio ha stabilito, adottando i regolamenti nn. 3975/87 e 3976/87, le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato CEE (divenuti articoli 81 e 82 CE) alle attività concernenti direttamente la prestazione di servizi di trasporto aereo, tali regolamenti si applicavano tuttavia soltanto ai trasporti aerei tra aeroporti dell'Unione (v., in tal senso, sentenza dell'11 aprile 1989, *Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro*, 66/86, EU:C:1989:140, punto 11).

39 Infine, il Consiglio ha adottato, da un lato, il regolamento n. 1/2003, il cui articolo 43, in combinato disposto con il suo articolo 45, ha abrogato parzialmente il regolamento n. 17 e totalmente il regolamento n. 141 a decorrere dal 1° maggio 2004, e, dall'altro, il regolamento n. 411/2004, il cui articolo 1, in combinato disposto con il suo articolo 4, ha parzialmente abrogato il regolamento n. 3975/87 a decorrere dalla medesima data e i cui articoli 2 e 3, in combinato disposto con il suo articolo 4, hanno avuto l'effetto di estendere l'ambito di applicazione, rispettivamente, del regolamento n. 3976/87 e del regolamento n. 1/2003 ai trasporti aerei tra gli aeroporti dell'Unione e quelli dei paesi terzi a decorrere da detta data.

40 Ne consegue che, per quanto attiene alle restrizioni della concorrenza che incidono direttamente sul mercato dei servizi di trasporto aereo tra gli aeroporti dell'Unione e quelli dei paesi terzi, le disposizioni adottate in applicazione dell'articolo 83, paragrafo 1, CE sono entrate in vigore solo il 1° maggio 2004.

41 Pertanto, in mancanza di siffatte disposizioni, soltanto i regimi di applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 84 e 85 CE erano applicabili a detti servizi prima di tale data (v., in tal senso, sentenze del 30 aprile 1986, *Asjes e a.*, da 209/84 a 213/84, EU:C:1986:188, punto 52, e dell'11 aprile 1989, *Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro*, 66/86, EU:C:1989:140, punto 21).

42 Nel caso di specie, nei limiti in cui i comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali posti in essere tra il 1999 e il 1° maggio 2004 riguardavano direttamente i servizi di trasporto aereo tra gli aeroporti dell'Unione e paesi terzi e possono pregiudicare il commercio tra Stati membri, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, CE, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare, detti comportamenti erano soggetti non già alle disposizioni adottate in applicazione dell'articolo 83 CE, bensì unicamente ai regimi di applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 84 e 85 CE.

43 Lo stesso vale per i comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali posti in essere tra il 1999 e la data di entrata in vigore dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo, ossia il 1° giugno 2002, nei limiti in cui essi riguardavano direttamente i servizi di trasporto aereo tra gli aeroporti dell'Unione e quelli della Svizzera e potevano pregiudicare il commercio tra Stati membri, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare. Infatti, come risulta dal combinato disposto dell'articolo 1, paragrafo 2, di tale accordo e del suo allegato, è dopo l'entrata in vigore di detto accordo alla data summenzionata che gli aeroporti situati nel territorio svizzero sono stati considerati «aeroporti [dell'Unione]», ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 3975/87 e dell'articolo 1 del regolamento n. 3976/87, e non più come aeroporti di paesi terzi.

44 Le resistenti nei procedimenti principali hanno affermato, in sostanza, sia nelle loro osservazioni scritte presentate dinanzi alla Corte sia in udienza, che il settore dei trasporti aerei è rimasto escluso dall'applicazione dell'articolo 81 CE fino all'entrata in vigore del regolamento n. 1/2003, il 1° maggio 2004. Tali parti e la Commissione hanno altresì sostenuto che, nella vigenza degli articoli 84 e 85 CE, l'articolo 81, paragrafo 1, CE non produceva, in ogni caso, effetti diretti, poiché i giudici nazionali non potevano applicare quest'ultima disposizione in mancanza di una decisione delle autorità nazionali competenti o della Commissione che constatasse una violazione di detta disposizione. Così, prevedendo, al suo articolo 6, che i giudici nazionali potessero ormai applicare integralmente gli articoli 81 e 82 CE, il regolamento n. 1/2003 avrebbe istituito un nuovo regime di diritto sostanziale, che non potrebbe essere applicato retroattivamente a comportamenti che, come quelli di cui trattasi nei procedimenti principali, sono stati posti in essere prima dell'entrata in vigore del suddetto regolamento e nella vigenza degli articoli 84 e 85 CE.

45 A tal riguardo, occorre ricordare, anzitutto, che la Corte ha già dichiarato che i trasporti aerei, così come le altre modalità di trasporto, sono stati assoggettati alle norme generali dei Trattati, ivi comprese quelle in materia di concorrenza, a decorrere dall'entrata in vigore di questi ultimi (v., in tal senso, sentenza del 30 aprile 1986, *Asjes e a.*, da 209/84 a 213/84, EU:C:1986:188, punti da 35 a 45).

46 Peraltro, come rilevato in sostanza dall'avvocato generale ai paragrafi da 72 a 77 delle sue conclusioni, il Consiglio non si è avvalso della sua competenza risultante dall'articolo 83, paragrafo 2, lettera c), CE per limitare l'ambito di applicazione *ratione materiae* dell'articolo 81 CE nel settore dei trasporti aerei.

47 In secondo luogo, si deve sottolineare che, secondo una giurisprudenza consolidata, allo stesso modo in cui impone obblighi ai singoli, il diritto dell'Unione è altresì volto a creare diritti che entrano a far parte del loro patrimonio giuridico. Tali diritti sorgono non solo nei casi in cui i Trattati espressamente li menzionano, ma anche in relazione agli obblighi che i medesimi impongono in maniera ben definita sia ai singoli sia gli Stati membri e alle istituzioni dell'Unione (sentenze del 20 settembre 2001, *Courage e Crehan*, C-453/99, EU:C:2001:465, punto 19, e del 6 giugno 2013, *Donau Chemie e a.*, C-536/11, EU:C:2013:366, punto 20).

48 In tale contesto, la Corte ha già dichiarato che l'articolo 81, paragrafo 1, CE produce effetti diretti nei rapporti tra i singoli ed attribuisce direttamente a questi diritti che i giudici nazionali devono tutelare (v., in tal senso, sentenze del 12 dicembre 2019, *Otis Gesellschaft e a.*, C-435/18, EU:C:2019:1069, punto 21 e giurisprudenza ivi citata, e del 6 ottobre 2021, *Sumal*, C-882/19, EU:C:2021:800, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).

49 Infatti, qualsiasi singolo è legittimato a far valere in giudizio la violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, CE e, di conseguenza, a invocare la nullità di un'intesa o di una pratica vietata da tale disposizione, a norma dell'articolo 81, paragrafo 2, CE (v., in tal senso, sentenza del 13 luglio 2006, *Manfredi e a.*, da C-295/04 a C-298/04, EU:C:2006:461, punto 59), nonché a chiedere il risarcimento del danno subito qualora esista un nesso di causalità tra tale danno e tale intesa o tale pratica (sentenza del 12 dicembre 2019, *Otis Gesellschaft e a.*, C-435/18, EU:C:2019:1069, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

50 Inoltre, per quanto concerne, in particolare, le azioni di risarcimento danni per violazione delle regole di concorrenza dell'Unione promosse dinanzi ai giudici nazionali, la Corte ha dichiarato che dette azioni garantiscono la piena efficacia dell'articolo 81 CE, in particolare, l'effetto utile del divieto sancito al paragrafo 1 del medesimo,

e rafforzano così il carattere operativo delle regole di concorrenza dell'Unione, in quanto sono tali da scoraggiare gli accordi o le pratiche, spesso dissimulati, che possono restringere o falsare il gioco della concorrenza (v., in tal senso, sentenze del 14 marzo 2019, *Skanska Industrial Solutions e a.*, C-724/17, EU:C:2019:204, punti 25, 43 e 44; del 12 dicembre 2019, *Otis Gesellschaft e a.*, C-435/18, EU:C:2019:1069, punti 22, 24 e 26, e del 6 ottobre 2021, *Sumal*, C-882/19, EU:C:2021:800, punti 33 e 35).

51 Pertanto, i giudici nazionali sono competenti ad applicare l'articolo 81 CE segnatamente nelle controversie di diritto privato, in quanto tale competenza deriva dall'effetto diretto del suddetto articolo (v., in tal senso, sentenza del 30 gennaio 1974, *BRT e Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs*, 127/73, EU:C:1974:6, punto 15).

52 Infatti, come discende da una giurisprudenza costante, spetta ai giudici nazionali, incaricati di applicare, nell'ambito delle loro competenze, le disposizioni del diritto dell'Unione, non soltanto garantire la piena efficacia di tali norme, ma anche tutelare i diritti da esse attribuiti ai singoli (sentenza del 6 giugno 2013, *Donau Chemie e a.*, C-536/11, EU:C:2013:366, punto 22 e giurisprudenza ivi citata). È a tali giudici che è affidato il compito di garantire la tutela giurisdizionale spettante ai singoli in forza delle norme di diritto dell'Unione aventi efficacia diretta (v., in tal senso, sentenza del 16 dicembre 1976, *Rewe-Zentralfinanz e Rewe-Zentral*, 33/76, EU:C:1976:188, punto 5).

53 In terzo luogo, si deve sottolineare che, come rilevato in sostanza dall'avvocato generale ai paragrafi 43 e 44 delle sue conclusioni, la competenza dei giudici nazionali di cui al punto 51 della presente sentenza non è pregiudicata dall'applicazione degli articoli 84 e 85 CE dato che nessuna di queste due disposizioni, le quali riguardano l'applicazione amministrativa delle regole di concorrenza dell'Unione rispettivamente da parte delle autorità degli Stati membri e della Commissione, limita l'applicazione dell'articolo 81 CE da parte dei giudici nazionali, in particolare nelle controversie di diritto privato.

54 Dalle considerazioni esposte ai punti da 45 a 53 della presente sentenza risulta che non si può ritenere che, prevedendo, al suo articolo 6, che i giudici nazionali siano competenti ad applicare gli articoli 81 e 82 CE, il regolamento n. 1/2003 abbia istituito un nuovo regime di diritto sostanziale applicabile ai settori dell'economia nei quali non esistevano, prima dell'entrata in vigore di detto regolamento, disposizioni adottate in applicazione dell'articolo 83 CE. Detto articolo 6 costituisce, infatti, solo un richiamo alla competenza di cui i suddetti giudici dispongono in forza dell'effetto diretto degli articoli 81 e 82 CE.

55 Ciò premesso, va precisato che l'esercizio della competenza così conferita ai giudici nazionali può essere limitato, segnatamente, dal principio della certezza del diritto, in particolare dalla necessità di evitare che tali giudici e gli enti incaricati dell'applicazione amministrativa delle regole di concorrenza dell'Unione emettano decisioni contraddittorie, nonché dalla necessità di preservare le competenze decisionali o legislative delle istituzioni dell'Unione incaricate dell'applicazione di dette regole, in particolare dell'articolo 81, paragrafo 3, CE, e di garantire l'efficacia vincolante dei loro atti.

56 È alla luce di siffatte considerazioni che la Corte ha dichiarato, in particolare, che i giudici nazionali, quando si pronunciano su accordi o pratiche che possono ancora costituire oggetto di una decisione della Commissione, devono evitare di adottare decisioni incompatibili con una decisione che la Commissione intende adottare per l'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, CE, dell'articolo 82 CE e dell'articolo 81, paragrafo 3, CE (v., in tal senso,

sentenze del 28 febbraio 1991, *Delimitis*, C-234/89, EU:C:1991:91, punto 47, e del 14 dicembre 2000, *Masterfoods e HB*, C-344/98, EU:C:2000:689, punto 51), e che, a fortiori, quando si pronunciano su accordi o pratiche che sono già oggetto di una decisione della Commissione, non possono adottare decisioni in contrasto con la suddetta decisione (sentenza del 14 dicembre 2000, *Masterfoods e HB*, C-344/98, EU:C:2000:689, punto 52).

57 Tale giurisprudenza è attualmente codificata nell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1/2003 (v., in tal senso, sentenze del 6 novembre 2012, *Otis e a.*, C-199/11, EU:C:2012:684, punto 50, e del 9 dicembre 2020, *Groupe Canal +/Commissione*, C-132/19 P, EU:C:2020:1007, punto 112).

58 Tuttavia, poiché la Commissione ha, in sostanza, ritenuto, tanto nella sua decisione del 2010 quanto in quella del 2017, di non essere competente ad applicare l'articolo 81, paragrafo 1, CE ai comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali, le resistenti nei procedimenti principali non possono invocare la sussistenza di un rischio che il giudice del rinvio adotti, nel caso di specie, una decisione in contrasto con una decisione adottata dalla Commissione o contemplata dalla medesima in procedimenti da essa avviati, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1/2003.

59 Le considerazioni ricordate al punto 55 della presente sentenza hanno altresì indotto la Corte a limitare la possibilità per i giudici nazionali di dichiarare la nullità di pieno diritto, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 2, CE, di taluni accordi e decisioni in una situazione in cui detti accordi e decisioni esistevano prima dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'articolo 83, paragrafo 1, CE divenute successivamente applicabili agli stessi.

60 Infatti, la Corte ha dichiarato che gli accordi esistenti prima dell'entrata in vigore del regolamento n. 17 e notificati alla Commissione conformemente alle disposizioni di tale regolamento beneficiavano di una validità provvisoria che implicava che i giudici nazionali non potessero, in mancanza di una decisione della Commissione o delle autorità degli Stati membri adottata conformemente alle disposizioni di detto regolamento, dichiarare la nullità di pieno diritto, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 2, CE, dei summenzionati accordi (v., in tal senso, sentenze del 6 aprile 1962, *de Geus*, 13/61, EU:C:1962:11, pag. 105; del 6 febbraio 1973, *Brasserie de Haecht*, 48/72, EU:C:1973:11, punti 8 e 9; del 10 luglio 1980, *Lancôme e Cosparfrance Nederland*, 99/79, EU:C:1980:193, punto 16, e del 28 febbraio 1991, *Delimitis*, C-234/89, EU:C:1991:91, punto 48).

61 Occorre sottolineare che tale validità provvisoria era resa necessaria dal fatto che l'articolo 5, paragrafo 1, e l'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento n. 17, letti in combinato disposto, prevedevano la possibilità per la Commissione di dichiarare inapplicabile retroattivamente a detti accordi l'articolo 85, paragrafo 1, del Trattato CEE (divenuto articolo 81, paragrafo 1, CE), in forza dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE (divenuto articolo 81, paragrafo 3, CE), e che il fatto di dichiarare la nullità di pieno diritto dei medesimi accordi ancor prima che fosse possibile sapere se l'articolo 85 del Trattato CEE fosse o meno applicabile agli stessi sarebbe stato contrario al principio generale della certezza del diritto (v., in tal senso, sentenza del 6 aprile 1962, *de Geus*, 13/61, EU:C:1962:11, pag. 104).

62 Tuttavia, nel caso di specie, considerazioni come quelle esposte al punto 55 della presente sentenza non richiedono di limitare, in modo analogo alla giurisprudenza di cui al punto 60 di tale sentenza, la possibilità per i giudici nazionali di applicare l'articolo 81 CE ai comportamenti delle imprese che, come quelli di cui trattasi nei

procedimenti principali, sono stati posti in essere prima dell'entrata in vigore del regolamento n. 1/2003 e nella vigenza degli articoli 84 e 85 CE, fatte salve, se del caso, le norme sulla prescrizione applicabili.

63 Infatti, il regolamento n. 1/2003, divenuto applicabile al settore in cui sono stati posti in essere i comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali, non contiene disposizioni che consentano un'autorizzazione retroattiva degli accordi o delle pratiche esistenti prima dell'entrata in vigore di detto regolamento. Del resto, l'articolo 34, paragrafo 1, del medesimo prevede che le notificazioni di accordi effettuate alla Commissione, ai sensi, segnatamente, del regolamento n. 17, perdono efficacia a decorrere dal 1° maggio 2004. Dalla decisione di rinvio risulta che, in ogni caso, le resistenti nei procedimenti principali non avevano effettuato alcuna notificazione relativa ai comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali.

64 Le considerazioni ricordate al punto 55 della presente sentenza hanno inoltre indotto la Corte a limitare la possibilità per i giudici nazionali di dichiarare la nullità di taluni accordi prima dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'articolo 83, paragrafo 1, CE che dovevano divenire applicabili ai medesimi. Così, nelle sentenze del 30 aprile 1986, *Asjes e a.* (da 209/84 a 213/84, EU:C:1986:188, punto 68), e dell'11 aprile 1989, *Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro* (66/86, EU:C:1989:140, punto 20), alle quali fanno riferimento le resistenti nei procedimenti principali e la Commissione, la Corte ha dichiarato, in sostanza, che fino all'entrata in vigore della normativa contemplata dall'articolo 83, paragrafo 1, CE, i giudici nazionali non potevano constatare di propria iniziativa l'incompatibilità di un accordo o di una pratica con l'articolo 81, paragrafo 1, CE e potevano dichiarare la nullità di pieno diritto, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 2, CE solo con riguardo agli accordi e alle pratiche che le autorità degli Stati membri, sulla base dell'articolo 84 CE, consideravano rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, CE e non autorizzabili ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, CE, o rispetto ai quali la Commissione aveva proceduto alla constatazione di una violazione a norma dell'articolo 85, paragrafo 2, CE.

65 Tuttavia, dai punti 20 e 32 della sentenza dell'11 aprile 1989, *Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro* (66/86, EU:C:1989:140), emerge che tale limitazione della possibilità per i giudici nazionali di applicare l'articolo 81 CE trovava la sua unica giustificazione nella necessità di preservare il potere delle istituzioni che dovevano essere dichiarate competenti, in forza delle norme di applicazione destinate ad essere adottate sulla base dell'articolo 83 CE, ad elaborare la politica della concorrenza concedendo o rifiutando di concedere esenzioni ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, CE. Infatti, poiché il legislatore dell'Unione, alla data della pronuncia di detta sentenza, non aveva ancora esercitato la competenza di cui disponeva in forza dell'articolo 83 CE e dell'articolo 85, paragrafo 3, CE con riguardo al settore dei servizi di trasporto aereo tra gli aeroporti dell'Unione e quelli dei paesi terzi, l'adozione di un regime di dichiarazione retroattiva dell'inapplicabilità dell'articolo 81, paragrafo 1, CE a taluni accordi, in forza dell'articolo 81, paragrafo 3, CE, analogo a quello istituito dal regolamento n. 17, non poteva essere esclusa.

66 Orbene, a differenza della giurisprudenza richiamata al punto 64 della presente sentenza, che verte sulla possibilità per i giudici nazionali di dichiarare la nullità di taluni accordi prima dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'articolo 83, paragrafo 1, CE che dovevano essere applicabili ai medesimi, i procedimenti principali vertono, come risulta dalla decisione di rinvio, sull'esame, dopo l'entrata in vigore del regolamento n. 1/2003, della compatibilità con l'articolo 81, paragrafo 1, CE di comportamenti posti in essere prima dell'entrata in vigore di tale regolamento e nella vigenza degli articoli 84 e 85 CE. Così, al momento della proposizione dei ricorsi di cui trattasi nei procedimenti principali, il legislatore dell'Unione, con l'adozione di detto regolamento e

del regolamento n. 411/2004, aveva già esercitato la sua competenza menzionata al punto 65 della presente sentenza con riguardo al settore dei servizi di trasporto aereo tra gli aeroporti dell'Unione e quelli dei paesi terzi, cosicché la limitazione della possibilità per il giudice del rinvio di applicare l'articolo 81, paragrafo 1, CE ai comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali non può essere giustificata.

67 In siffatto contesto, la circostanza, richiamata dal giudice del rinvio, secondo la quale non è stata adottata alcuna decisione ai sensi degli articoli 84 o 85 CE per quanto riguarda tali comportamenti non osta a che detto giudice possa applicare l'articolo 81 CE ai succitati comportamenti al fine di valutare l'esistenza di una violazione di quest'ultimo articolo e, se del caso, disporre il risarcimento del danno da essa derivante.

68 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'interpretazione dell'articolo 53 dell'accordo SEE, occorre ricordare che tale articolo vieta, negli stessi termini dell'articolo 81 CE, gli accordi tra imprese, le decisioni di associazioni di imprese e le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio fra le parti contraenti del suddetto accordo e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del SEE.

69 Si deve inoltre sottolineare che l'accordo SEE costituisce parte integrante del diritto dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 2 aprile 2020, *Ruska Federacija*, C-897/19 PPU, EU:C:2020:262, punto 49).

70 Il summenzionato accordo riafferma le relazioni privilegiate tra l'Unione, i suoi Stati membri e gli Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), fondate sulla vicinanza, su una secolare comunanza di valori e sull'identità europea. È alla luce di tali relazioni privilegiate che occorre intendere uno dei principali obiettivi dell'accordo SEE, ossia quello di estendere il mercato interno realizzato nel territorio dell'Unione agli Stati dell'EFTA. In questa prospettiva, diverse disposizioni di detto accordo mirano a garantire un'interpretazione del medesimo che sia la più uniforme possibile nell'insieme del SEE. Spetta alla Corte, in tale ambito, controllare che le norme dell'accordo SEE identiche nella sostanza a quelle del Trattato FUE siano interpretate in maniera uniforme all'interno degli Stati membri (v., in tal senso, sentenza del 2 aprile 2020, *Ruska Federacija*, C-897/19 PPU, EU:C:2020:262, punto 50 e giurisprudenza ivi citata).

71 Ne consegue che, poiché l'articolo 53 dell'accordo SEE è sostanzialmente identico all'articolo 81 CE, esso deve essere interpretato come quest'ultimo.

72 Inoltre, il regolamento n. 1/2003 e il regolamento n. 411/2004 sono divenuti applicabili nell'ambito dell'accordo SEE a seguito dell'entrata in vigore, il 19 maggio 2005, della decisione n. 130/2004 del Comitato misto SEE, del 24 settembre 2004, che modifica l'allegato XIV (Concorrenza), il protocollo 21, sull'attuazione delle regole di concorrenza applicabili alle imprese, e il protocollo 23, sulla cooperazione fra gli organi di vigilanza, dell'accordo SEE (GU 2005, L 64, pag. 57), e della decisione n. 40/2005 del Comitato misto SEE, dell'11 marzo 2005, che modifica l'allegato XIII (Trasporti) e il protocollo 21, sull'attuazione delle regole di concorrenza applicabili alle imprese, dell'accordo SEE (GU 2005, L 198, pag. 38).

73 In tali circostanze, poiché i comportamenti di cui trattasi nei procedimenti principali possono pregiudicare il commercio tra le parti contraenti dell'accordo SEE, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare, le

considerazioni espone ai punti da 47 a 67 della presente sentenza si applicano *mutatis mutandis* all'interpretazione dell'articolo 53 di detto accordo nei procedimenti principali.

74 Al riguardo, come osservato, in sostanza, dal governo norvegese e dall'Autorità di vigilanza EFTA, e come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 88 delle sue conclusioni, l'assenza di una disposizione equivalente all'articolo 84 CE nell'accordo SEE non è idonea a rimettere in discussione tale conclusione, dal momento che, come precisato al punto 53 della presente sentenza, la succitata disposizione non pregiudica la competenza di cui dispongono i giudici nazionali in forza dell'effetto diretto dell'articolo 81 CE.

75 Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che gli articoli 81, 84 e 85 CE nonché l'articolo 53 dell'accordo SEE devono essere interpretati nel senso che un giudice nazionale è competente ad applicare l'articolo 81 CE e l'articolo 53 dell'accordo SEE, in una controversia di diritto privato relativa a un'azione per risarcimento danni di cui è stato investito dopo l'entrata in vigore del regolamento n. 1/2003, ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra uno Stato membro e un paese terzo diverso dalla Svizzera posti in essere anteriormente al 1° maggio 2004, ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra uno Stato membro e la Svizzera posti in essere anteriormente al 1° giugno 2002 e ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra un paese del SEE che non è uno Stato membro e un paese terzo posti in essere anteriormente al 19 maggio 2005, anche qualora non sia stata adottata alcuna decisione ai sensi dell'articolo 84 CE o dell'articolo 85 CE per quanto riguarda tali comportamenti, nei limiti in cui detti comportamenti potevano pregiudicare, rispettivamente, il commercio tra Stati membri e il commercio tra le parti contraenti dell'accordo SEE.

Sulle spese

76 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

PQM

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

Gli articoli 81, 84 e 85 CE nonché l'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992, devono essere interpretati nel senso che un giudice nazionale è competente ad applicare l'articolo 81 CE e l'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo in una controversia di diritto privato relativa a un'azione per risarcimento danni di cui è stato investito dopo l'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 [CE], ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra uno Stato membro e un paese terzo diverso dalla Svizzera posti in essere anteriormente al 1° maggio 2004, ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra uno Stato membro e la Svizzera posti in essere anteriormente al 1° giugno 2002 e ai comportamenti di imprese nel settore dei trasporti aerei tra un paese dello Spazio economico europeo che non è uno Stato membro e un paese terzo posti in essere anteriormente al 19 maggio 2005, anche qualora non sia stata adottata alcuna decisione ai sensi dell'articolo 84 CE o dell'articolo 85 CE per quanto riguarda tali

comportamenti, nei limiti in cui detti comportamenti potevano pregiudicare, rispettivamente, il commercio tra Stati membri e il commercio tra le parti contraenti dell'accordo sullo Spazio economico europeo.