

Affaire C-220/24

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

22 mars 2024

Jurisdiction de renvoi :

Curtea de Apel București (Roumanie)

Date de la décision de renvoi :

20 décembre 2021

Partie requérante :

Regia Autonomă Aeroportul Internațional « Avram Iancu » Cluj

Partie défenderesse :

Consiliul Concurenței

Partie intervenant au soutien de la partie requérante :

Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj

Partie intervenant au soutien de la partie défenderesse :

Romanian Airport Services S.A.

[OMISSIS] **CURTEA DE APEL BUCUREȘTI (cour d'appel de Bucarest,
Roumanie)**

**NEUVIÈME CHAMBRE DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF ET
FISCAL**

ORDONNANCE

Audience publique du 20 décembre 2021

[OMISSIS] La juridiction de céans est saisie d'un litige opposant la **REGIA AUTONOMĂ AEROPORTUL INTERNAȚIONAL « AVRAM IANCU » CLUJ** (régie autonome de l'aéroport international « Avram Iancu » de Cluj, Roumanie, ci-après la « régie autonome »), dont le siège social est situé à

[OMISSIS] Cluj-Napoca, Roumanie, qui a élu domicile à [OMISSIS] Bucarest, auprès du cabinet d'avocats Muşat & Asociaţii S.p.a.r.l., représentée par M^e Paul Buta, en qualité de partie requérante (ci-après également la « requérante »), au **CONSILIUL CONCURENTEI** (Conseil de la concurrence, Roumanie, ci-après le « Conseil de la concurrence »), dont le siège est situé à [OMISSIS] Bucarest, en qualité de **partie défenderesse** (ci-après également la « défenderesse »), **procédure à laquelle interviennent au nom d'autrui la société ROMANIAN AIRPORT SERVICES SA**, ayant élu domicile à [OMISSIS] Bucarest, auprès du cabinet d'avocats Furtună și Asociaţii SPARL, et le **SINDICATUL INDEPENDENT AL AEROPORTULUI CLUJ** (syndicat indépendant de l'aéroport de Cluj, ci-après le « syndicat indépendant de l'aéroport de Cluj »), dont le siège est situé à [OMISSIS] Cluj-Napoca, ayant pour objet « *l'annulation d'actes relatifs à la réglementation de la concurrence [OMISSIS] [à savoir] l'annulation de l'Ordinul Preşedintelui Consiliului Concurenţei nr. 447 (arrêté n° 447 du président du Conseil de la concurrence), du 24 juin 2016, l'annulation de l'adresa Consiliului Concurenţei nr. RG-4740 (la lettre n° RG-4740 du Conseil de la concurrence), du 10 avril 2018, [et] l'annulation de la Decizia Consiliului Concurenţei nr. 74 (décision n° 74 du Conseil de la concurrence), du 8 octobre 2019* ».

[OMISSIS] LA JURIDICTION DE CÉANS,

sur la demande de saisine de la Cour de justice de l'Union Européenne conformément à l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et aux recommandations de la Cour à l'attention des juridictions nationales relatives à l'introduction de procédures préjudicielles [OMISSIS], constate ce qui suit :

I. Circonstances de l'affaire

La régie autonome est une personne morale de droit roumain qui dépend du Consiliul Judeţean Cluj (conseil départemental de Cluj, Roumanie) (autorité publique de tutelle) depuis 1997.

La régie autonome a pour principale activité la fourniture de services auxiliaires au transport aérien. Concrètement, elle met l'infrastructure aéroportuaire (pistes d'atterrissage, système de balisage, plate-forme de stationnement d'avions, aérogares, etc.) à la disposition des entreprises de transport aérien de passagers et/ou de fret et des passagers des transports aériens. Les montants versés par les compagnies de transport aérien pour l'utilisation de l'infrastructure constituent la principale source de revenus de la régie autonome.

La régie autonome donne également accès à l'infrastructure aéroportuaire à des entreprises fournissant d'autres types de services, tels que des services d'assistance en escale.

Par ailleurs, la régie autonome fournit elle-même certaines catégories de services d'assistance en escale aux compagnies de transport aérien opérant à l'aéroport

international « Avram Iancu » de Cluj (Roumanie), ainsi que des services commerciaux liés à l'activité de l'aéroport (location d'espaces commerciaux pour l'exercice de diverses activités, etc.)

L'aéroport international « Avram Iancu » de Cluj relève de la catégorie des aéroports régionaux de l'Union ; c'est le deuxième aéroport de Roumanie en termes de trafic de passagers.

L'aéroport international « Avram Iancu » de Cluj propose des vols vers 43 destinations régulières dans 20 pays d'Europe et du Moyen-Orient, opérés par les compagnies aériennes Tarom, Wizz Air, Lufthansa, Lot Polish Airlines, Blue Air et Turkish Airlines (transport de passagers) ainsi que Air Est et Silver Air (transport de fret).

En août 2016, l'aéroport international « Avram Iancu » de Cluj a dépassé le seuil d'1 million (1 000 000) de mouvements de passagers enregistrés au cours d'une année civile, atteignant un total de 1 880 319 mouvements de passagers à la fin de l'année 2016.

Le 21 septembre 2017, l'aéroport international « Avram Iancu » de Cluj a enregistré pour la première fois le nombre de 2 millions (2 000 000) de mouvements de passagers. Il a ainsi atteint, en 2017, un trafic total de 2 688 731 de mouvements de passagers.

En 2016, à la suite d'une plainte déposée par Romanian Airport Services contre la régie autonome, le Conseil de la concurrence a ouvert une enquête.

Romanian Airport Services est une personne morale de droit roumain qui fournit des services d'assistance en escale dans les aéroports roumains depuis 1994.

Romanian Airport Services a demandé à devenir prestataire de services d'assistance [en escale] à l'aéroport international « Avram Iancu » de Cluj.

À l'issue de l'enquête menée à partir de 2016, le Conseil de la concurrence a rendu la décision n° 74, du 8 octobre 2019 (ci-après la « décision 74/2019 »), constatant que la régie autonome avait enfreint l'article 6, paragraphe 1, de la *Legea concurenței nr. 21/1996* (loi n° 21/1996 sur la concurrence), du 10 avril 1996 (*Monitorul Oficial al României*, partie I, n° 88 du 30 avril 1996, ci-après la « loi n° 21/1996 sur la concurrence »), ainsi que l'article 102 TFUE, en ce qu'elle aurait commis un abus de position dominante en refusant à Romanian Airport Services l'accès à l'infrastructure aéroportuaire nécessaire à l'exercice de l'activité d'assistance en escale à l'aéroport international « Avram Iancu » de Cluj pendant la période comprise entre le 11 septembre 2015 et le 9 mars 2017.

En outre, par la décision 74/2019, conformément à l'article 55, paragraphe 1, de la loi n° 21/1996 sur la concurrence, [le Conseil de la concurrence a infligé] à la régie autonome une amende d'un montant de 1 642 551,28 lei roumains (RON).

Dans le présent litige, dont est saisie la neuvième chambre du contentieux administratif et fiscal de la Curtea de Apel București (cour d'appel de Bucarest) [OMISSIS] et qui oppose la régie autonome, en qualité de partie requérante, au Conseil de la concurrence, en qualité de partie défenderesse, la régie autonome a demandé l'annulation de la décision 74/2019 du Conseil de la concurrence.

Au cours de la procédure, le syndicat indépendant de l'aéroport de Cluj a introduit une demande d'intervention accessoire au soutien de la régie autonome, tandis que Romanian Airport Services a introduit une demande d'intervention accessoire au soutien du Conseil de la concurrence. Les deux demandes ont été déclarées recevables, le syndicat indépendant de l'aéroport de Cluj et Romanian Airport Services devenant ainsi parties à la présente procédure [OMISSIS], en qualité d'intervenantes.

En l'espèce, la régie autonome a notamment soutenu que la décision 74/2019 reposait sur une interprétation et une application erronées de la directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO 1996, L 272, p. 36), ayant conduit à une conclusion erronée quant à l'application en l'espèce de l'article 6 de la loi n° 21/1996 sur la concurrence et de l'article 102 TFUE.

La régie autonome a affirmé que la directive 96/67 lui était applicable.

Elle a fait valoir que, en vertu de directive 96/67, elle bénéficiait du droit reconnu par celle-ci, jusqu'à un seuil de 2 millions de mouvements de passagers, d'organiser l'activité d'assistance en escale à l'aéroport en tenant uniquement compte de ses contraintes de sécurité, techniques et commerciales, sans être tenue d'accorder un accès automatique à l'infrastructure aéroportuaire à tout candidat, dans les conditions souhaitées par celui-ci.

Dans ce contexte, la régie autonome a souligné que, au cours de la période comprise entre le 11 septembre 2015 et le 9 mars 2017, le seuil de 2 millions de mouvements de passagers n'avait pas été atteint.

La régie autonome a estimé que la directive 96/67 était une loi spéciale dérogeant au droit général en matière de concurrence.

Considérant que les dispositions légales en matière de concurrence ont un caractère général, la régie autonome a fait valoir que l'article 6 de la loi n° 21/1996 sur la concurrence et l'article 102 TFUE ne sauraient prévaloir sur les dispositions spécifiques contenues dans la directive 96/67, visant précisément à réglementer l'ouverture progressive à la concurrence, dans le respect des règles d'efficacité et de sûreté, du marché des services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.

La position du Conseil de la concurrence sur l'application de la directive 96/67 dans le présent litige est exposée aux points 420 et suivants de la décision 74/2019, dans laquelle ce dernier soutient en substance ce qui suit :

- la régie autonome n’était pas tenue par la directive 96/67 de ne pas accorder à Romanian Airport Services l’accès à l’infrastructure aéroportuaire nécessaire à la fourniture de services d’assistance en escale ;
- l’application éventuelle de la directive 96/67 n’exclut pas l’application des règles du droit de la concurrence ;
- le sens que la régie autonome donne au processus de libéralisation de l’accès aux services d’assistance en escale aux tiers n’est pas claire, dans la mesure où l’interprétation par cette dernière des dispositions de la directive 96/67 vise à justifier légalement la situation suivante : alors que de nombreuses entreprises fournissaient déjà des services d’assistance en escale (auto-assistance ou assistance aux tiers) sur l’aéroport international « Avram Iancu » de Cluj, au moment de la demande d’accès formulée par Romanian Airport Services, la régie autonome a entendu se prévaloir des dispositions de la directive 96/67 ;
- l’interprétation du droit de l’Union en ce qui concerne la législation en matière de services d’assistance en escale et la relation de cette législation avec le droit de la concurrence doit être effectuée par l’institution habilitée à le faire, à savoir la Cour ;
- la prétendue absence d’obligation légale à la charge de la régie autonome découlant de la législation relative à l’accès au marché de l’assistance en escale ne constitue pas une raison objective de nature à justifier le refus d’accorder à Romanian Airport Services l’accès à l’infrastructure aéroportuaire.

Par sa requête introductive d’instance, la régie autonome s’est défendue en avançant les arguments suivants :

- conformément à la directive 96/67, la régie autonome avait la faculté d’organiser l’activité d’assistance en escale à l’aéroport, y compris avec l’aide d’autres prestataires de services d’assistance, même avant que le seuil de 2 millions de mouvements de passagers ne soit atteint, dans la mesure où cela était nécessaire et justifié d’un point de vue commercial pour ceux-ci également ;
- le fait qu’il y ait eu un certain nombre de prestataires fournissant chacun des services spécifiques (assistance « carburant », réparation d’avions, restauration et un prestataire de certains services d’assistance aux passagers et aux opérations en piste) ne conduit pas à la conclusion logique qu’un autre prestataire s’ajoutant à ceux-ci aurait automatiquement été nécessaire ;
- l’argument du Conseil de la concurrence (concernant le fait que, en mai 2015, il y avait déjà un certain nombre de prestataires de services d’assistance à l’aéroport international « Avram Iancu » de Cluj) n’est pas valable et ne saurait servir de fondement pour nier à la régie autonome le bénéfice du droit qu’elle tire de la directive 96/67 d’organiser l’activité d’assistance en escale à l’aéroport international « Avram Iancu » de Cluj, sans aucune obligation d’ouverture ou de

libéralisation du marché, tant que le seuil de 2 millions de mouvements de passagers n'a pas été atteint.

Lors de l'audience du 7 juin 2021, la régie autonome a demandé à la [OMISSIS] Curtea de Apel București (cour d'appel de Bucarest) de poser une question préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE [OMISSIS : texte de la question préjudicielle qui figure dans le dispositif].

II. Dispositions du droit de l'Union dont l'interprétation est demandée

Article 102 TFUE (ex-article 82 TCE)

Est incompatible avec le marché intérieur et interdit, dans la mesure où le commerce entre États membres est susceptible d'en être affecté, le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché intérieur ou dans une partie substantielle de celui-ci.

Ces pratiques abusives peuvent notamment consister à :

- a) imposer de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction non équitables ;*
- b) limiter la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs ;*
- c) appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence ;*
- d) subordonner la conclusion de contrats à l'acceptation, par les partenaires, de prestations supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont pas de lien avec l'objet de ces contrats.*

La directive 96/67 :

Article 1^{er}

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre, soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic commercial selon les modalités suivantes.

- a) Les dispositions de l'article 7 paragraphe 1 relatives aux catégories de services autres que celles visées à l'article 7 paragraphe 2 s'appliquent à tout aéroport indépendamment de son volume de trafic dès le 1^{er} janvier 1998.*
- b) Les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 7 paragraphe 2 s'appliquent dès le 1^{er} janvier 1998 aux aéroports dont le trafic*

annuel est supérieur ou égal à 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret.

c) Les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6 s'appliquent dès le 1^{er} janvier 1999 aux aéroports :

– dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 3 millions de mouvements de passagers ou 75 000 tonnes de fret

ou

– ayant enregistré un trafic supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret au cours de la période de six mois précédant le 1^{er} avril ou le 1^{er} octobre de l'année antérieure.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, les dispositions de la présente directive s'appliquent, à dater du 1^{er} janvier 2001, à tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre, soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic commercial, et dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret.

3. Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de fret visés au présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de passagers correspondant, les dispositions de la présente directive ne s'appliquent pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservées uniquement aux passagers.

[...]

Article 6

Assistance aux tiers

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires, selon les modalités prévues à l'article 1^{er}, pour assurer aux prestataires des services d'assistance en escale le libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers.

Les États membres ont la faculté d'imposer que les prestataires des services d'assistance en escale soient établis dans la Communauté.

2. Les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance en escale suivantes :

- assistance « bagages »,*
- assistance « opérations en piste »,*
- assistance « carburant et huile »,*

– assistance « fret et poste » en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

Ils ne peuvent toutefois limiter ce nombre à moins de deux, pour chaque catégorie de service.

[...]

Article 7

Auto-assistance

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires selon les modalités prévues à l'article 1^{er} pour assurer le libre exercice de l'auto-assistance en escale.

2. Toutefois, pour les catégories de services d'assistance suivantes :

- assistance « bagages »,
- assistance « opérations en piste »,
- assistance « carburant et huile »,
- assistance « fret et poste » en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion,

les États membres peuvent réserver l'exercice de l'auto-assistance au moins à deux usagers, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

III. Dispositions du droit national applicables

La loi n° 21/1996 sur la concurrence, telle que republiée

Article 6

1. Est interdit le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché roumain ou dans une partie substantielle de celui-ci. Ces pratiques abusives peuvent notamment consister à :

- a) imposer de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction non équitables ;
- b) limiter la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs ;

c) *appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence ;*

d) *subordonner la conclusion de contrats à l'acceptation, par les partenaires, de prestations supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont pas de lien avec l'objet de ces contrats.*

2. *Lorsque le Consiliul Concurenței (Conseil de la concurrence) applique les dispositions visées au paragraphe 1, il applique également l'article 102 TFUE, dans la mesure où l'exploitation abusive d'une position dominante est susceptible d'affecter le commerce entre États membres.*

3. *Il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, qu'une ou plusieurs entreprises sont dans une position dominante lorsque la ou les parts cumulées sur le marché concerné, enregistrées au cours de la période considérée, dépassent 40 %.*

L'Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 101 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi (arrêté n° 101 du ministère des Transports portant approbation de la réglementation de l'aviation civile roumaine relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports), du 9 mai 2007 – RACR-APSH, édition 03/2007 (*Monitorul Oficial al României*, partie I, n° 334 du 17 mai 2007) (ci-après l'« arrêté n° 101/2007 »)

Article 3

Le présent arrêté transpose les dispositions suivantes de la directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO 1996, L 272, p.36), telle que modifiée : l'article 1^{er}, paragraphes 1 à 3, les articles 2 à 8, l'article 9, paragraphes 1 à 3 et 6, les articles 11, 13, 14, 15 à 17, 19 à 21 et l'article 23, paragraphe 1.

L'annexe 1 de l'arrêté n° 101/2007, [intitulée] réglementation de l'aviation civile roumaine relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports, du 9 mai 2007 – RACR-APSH, édition 03/2007 (ci-après l'« annexe 1 de l'arrêté n° 101/2007 »)

Article 1^{er}

Objet

1. *La présente réglementation s'applique à tout aéroport situé sur le territoire roumain ouvert au trafic commercial selon les modalités suivantes :*

a) *les dispositions de l'article 7, paragraphe 1, relatives aux catégories de services autres que celles visées à l'article 7, paragraphe 2, s'appliquent à tout aéroport indépendamment de son volume de trafic ;*

b) *les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 7, paragraphe 2, s'appliquent aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret ;*

c) *les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6 s'appliquent aux aéroports ayant enregistré un trafic annuel supérieur à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret.*

2. *Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de fret visés au présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de passagers correspondant, les dispositions de la présente réglementation ne s'appliquent pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance en escale réservées uniquement aux passagers.*

3. *Le ministère des Transports communique à la Commission, avant le 1^{er} juillet de chaque année, les données nécessaires à l'établissement de la liste des aéroports roumains visés au présent article.*

Article 6

Assistance aux tiers

1. *Les aéroports prennent les mesures nécessaires pour assurer aux prestataires des services d'assistance en escale le libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers. Moyennant l'approbation du ministère des Transports, l'aéroport a la faculté d'imposer que les prestataires des services d'assistance en escale soient établis dans la Communauté.*

2. *Avec l'accord du ministère des Transports, l'aéroport peut limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance en escale suivantes :*

- assistance « bagages »,*
- assistance « opérations en piste »,*
- assistance « carburant et huile »,*
- assistance « fret et poste » en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.*

Le nombre de prestataires ne peut être limité à moins de deux, pour chaque catégorie de service.

3. *De surcroît, l'un au moins de ces prestataires autorisés ne peut être contrôlé directement ou indirectement :*

- *ni par l'entité gestionnaire de l'aéroport,*
- *ni par un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires,*
- *ni par une entité contrôlée directement ou indirectement par cette entité gestionnaire ou par un tel usager de l'aéroport.*

4. *Lorsque, en application du paragraphe 2, le nombre de prestataires autorisés est limité, l'aéroport ne peut pas empêcher un usager, quelle que soit la partie de cet aéroport qui lui est affectée, de bénéficier, pour chaque catégorie de service d'assistance en escale sujette à limitation, d'un choix effectif entre au moins deux prestataires de services d'assistance en escale, dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3.*

Article 7

Auto-assistance

1. *Les aéroports prennent les mesures nécessaires pour assurer le libre exercice de l'auto-assistance en escale.*

2. *Toutefois, pour les catégories de services d'assistance suivantes :*

- *assistance « bagages » ;*
- *assistance « opérations en piste » ,*
- *assistance « carburant et huile » ,*
- *assistance « fret et poste » en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion,*

les aéroports peuvent, avec l'accord du ministère des Transports, réserver l'exercice de l'auto-assistance au moins à deux usagers, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

IV. Motifs ayant conduit la juridiction de céans à présenter une demande de décision préjudicielle

Après avoir délibéré sur la demande de saisine de la Cour, la juridiction de céans a conclu que, pour dûment statuer dans la présente affaire, il convient de poser à la

Cour la question préjudicielle proposée par la régie autonome [OMISSIS : texte de la question préjudicielle qui figure dans le dispositif].

[OMISSIS : texte de l'article 267 TFUE].

S'agissant de la question proposée, la problématique soulevée concerne l'interprétation du droit de l'Union, qui est directement liée à l'objet du litige au principal, est pertinente pour résoudre le litige, pour les raisons qui seront indiquées ci-après, et n'a pas déjà fait l'objet d'une interprétation de la Cour.

En l'espèce, le Conseil de la concurrence a estimé que la directive 96/67 ne constituait pas une règle spéciale du droit de l'Union par rapport à l'article 102 TFUE.

En revanche, la régie autonome s'est défendue en soutenant que la directive 96/67 est une *lex specialis* en droit de l'Union et qu'elle ne prévoit l'obligation d'ouvrir l'accès à l'infrastructure nécessaire à l'exercice des activités d'assistance en escale qu'à l'égard des aéroports dont le trafic est supérieur à 2 millions de mouvements de passagers (en permettant a contrario nécessairement aux aéroports qui n'ont pas atteint ce seuil de refuser l'accès à cette infrastructure à des tiers), tandis que l'article 102 TFUE sanctionne, sous certaines conditions, en tant que *lex generalis*, l'exploitation de façon abusive d'une position dominante sur le marché intérieur ou dans une partie substantielle de celui-ci (par exemple, en refusant de négocier).

En conclusion, la régie autonome a fait valoir que la directive 96/67 constitue une loi spéciale dérogeant à la loi générale (le droit de la concurrence), en invoquant le principe « *lex specialis derogat legi generali* ».

La régie autonome a également fait valoir que, en ce qui concerne l'activité exercée à l'aéroport international «Avram Iancu» Cluj au cours de la période comprise entre le 11 septembre 2015 et le 9 mars 2017, les dispositions de la directive 96/67 lui étaient applicables en priorité par rapport à l'article 102 TFUE et que la décision 74/2019 du Conseil de la concurrence avait été rendue en violation des dispositions de la directive 96/67.

Dans ces circonstances, estimant que la solution du présent litige requiert également une interprétation correcte des règles de droit de l'Union applicables en l'espèce, au-delà de tout doute raisonnable, la juridiction de céans est parvenue à la conclusion qu'il y avait lieu de saisir la Cour d'une question préjudicielle relative à l'interprétation des dispositions de la directive 96/67, notamment de ses articles 1^{er}, 6 et 7, au regard de l'article 102 TFUE.

La juridiction de céans considère que, en l'espèce, les conditions requises à l'article 267 TFUE sont remplies [OMISSIS]. [En outre, la Cour] n'a pas rendu d'arrêt clarifiant la relation entre les dispositions de la directive 96/67 et les dispositions en matière de droit de la concurrence prévues à l'article 102 TFUE.

V. *Objet du renvoi préjudiciel*

Par conséquent, eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, la juridiction de céans fait droit à la demande de la régie autonome de saisir la Cour à titre préjudiciel.

[OMISSIS : texte de la question préjudicielle, reproduit dans le dispositif]

[OMISSIS : dispositions relatives au sursis à statuer]

PAR CES MOTIFS

AU NOM DE LA LOI

DÉCIDE :

[OMISSIS] La Cour de justice de l'Union européenne est saisie d'une demande de décision préjudicielle, conformément à l'article 267, deuxième alinéa, lu en combinaison avec l'article 267, premier alinéa, TFUE, portant sur la question suivante : [«] Les dispositions de la directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, notamment ses articles 1^{er}, 6 et 7, doivent-elles être considérées comme excluant l'application de l'article 102 TFUE – et de toute autre règle ayant le même contenu – dans les situations qui concernent un refus d'accès à l'infrastructure aéroportuaire nécessaire à l'exercice des activités d'assistance en escale dans les aéroports de l'[Union européenne] n'ayant pas atteint le seuil de 2 millions de mouvements de passagers ? [»]

[OMISSIS : dispositions relatives au sursis à statuer].

[OMISSIS : procédure nationale] [OMISSIS]