



Dosar nr. 1256/2/2020

**R O M Â N I A**  
**CURTEA DE APEL BUCUREȘTI**  
**SECȚIA A IX-A CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL**  
**ÎNCHEIERE**

Ședința publică din data de 20.12.2021

Curtea constituită din:

PREȘEDINTE: ANDREEA-CECILIA MIHAI

GREFIER: DELIA-ADINA ȘTEFAN

Pe rol soluționarea cererii de chemare în judecată formulată de **reclamantul REGIA AUTONOMĂ AEROPORTUL INTERNAȚIONAL AVRAM IANCU CLUJ**, cu sediul social în municipiul Cluj-Napoca, județul Cluj, str. Traian Vuia nr. 149 – 151, și sediul procesual ales în municipiul București, B-dul Aviatorilor nr.43, sector 1, la Mușat & Asociații S.p.a.r.l., prin avocat Paul Buta, în contradictoriu cu **pârâtul CONSILIUL CONCURENȚEI**, cu sediul în municipiul București, Piața Presei Libere nr. 1, sector 1, și cu **intervenienții în numele altei persoane SOCIETATEA ROMANIAN AIRPORT SERVICES S.A.**, cu sediul procesual ales în municipiul București, str. Dionisie Lupu nr. 56, et. 1, ap. 4, sector 1, la Furtună și Asociații SPARL, și **SINDICATUL INDEPENDENT AL AEROPORTULUI CLUJ**, cu sediul în municipiul Cluj-Napoca, județul Cluj, str. Traian Vuia nr. 149, având ca obiect „*anulare acte privind reglementarea concurenței (componență ajutor de stat, componență concurență) – anularea Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 447/24.06.2016, anularea adresei Consiliului Concurenței nr. RG-4740/10.04.2018, anularea Deciziei Consiliului Concurenței nr. 74/08.10.2019*”.

Dezbaterile orale ale părților au fost consemnate în încheierea de ședință din data de 18.10.2021 ce face parte integrantă din prezența, când Curtea, având nevoie de timp pentru a delibera, a amânat pronunțarea la data de 01.11.2021, 15.11.2021, 29.11.2021, 07.12.2021, 14.12.2021 și 20.12.2021 când a pronunțat următoarea încheiere:

**CURTEA,**

*Asupra cererii de sesizare a Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul dispozițiilor articolului 267 din Tratatul de funcționare a Uniunii Europene, ținând seama și de Recomandările Curții de Justiție a Uniunii Europene în atenția instanțelor naționale, referitoare la efectuarea trimiterilor preliminare (2019/C 380/01), publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Nr. C 380 din 8 noiembrie 2019, reține următoarele:*

*I Circumstanțele cauzei*

Regia Autonomă Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj (în continuare „Regia”) este o persoană juridică română aflată în subordinea Consiliului Județean Cluj (autoritate publică tutelară) începând cu anul 1997.

Regia are ca activitate principală serviciile anexe transporturilor aeriene. În concret, infrastructura aeroportuară (piste de aterizare, sistem de balizaj, platformă de staționare aeronave, terminale etc.) este pusă la dispoziția companiilor de transport aerian de pasageri și/sau de marfă și a pasagerilor curselor de transport aerian. Sumele plătite de companiile aeriene pentru folosirea infrastructurii reprezintă principala sursă de venituri a Regiei.

De asemenea, Regia furnizează acces la infrastructura aeroportuară și unor întreprinderi care furnizează alte servicii, cum sunt serviciile de handling la sol.

Totodată, Regia însăși prestează anumite categorii de servicii de handling la sol pentru companiile de transport aerian care activează pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj, precum și servicii comerciale asociate activității aeroportului (închirierea de spații comerciale pentru prestarea unor diverse activități, etc.).

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj face parte din categoria aeroporturilor regionale ale Europei, fiind al doilea aeroport ca mărime din România, în ceea ce privește traficul de pasageri.

De pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj se operează zboruri către 43 de destinații regulate spre 20 țări de destinație din Europa și Orientul Mijlociu, operate de companiile aeriene Tarom, Wizz Air, Lufthansa, Lot Polish Airlines, Blue Air și Turkish Airlines (transport de pasageri), Air Fast, Silver Air (transport de marfă).

În luna august a anului 2016, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj a depășit pragul de 1 milion (1.000.000) de pasageri înregistrați într-un an calendaristic, iar până la finalul anului 2016 s-au înregistrat în total 1.880.319 pasageri.

La data de 21 septembrie 2017, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj a înregistrat pentru prima dată pasagerul cu numărul 2 milioane (2.000.000). Astfel, în anul 2017, pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj traficul total a ajuns la 2.688.731 de pasageri.

Investigația Consiliului Concurenței a fost inițiată în anul 2016, ca urmare a unei plângeri formulate de întreprinderea Romanian Airport Services S.A. împotriva Regiei.

Romanian Airport Services S.A. este o persoană juridică română, care furnizează servicii de handling la sol pe aeroporturile din România începând cu anul 1994.

Romanian Airport Services S.A. a solicitat să devină prestator de servicii de handling pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj.

În urma investigației derulate începând cu anul 2016, Consiliul Concurenței a emis Decizia nr. 74/08.10.2019, prin care a constatat încălcarea de către Regie a dispozițiilor art. 6 alin. 1 din Legea concurenței nr. 21/1996, precum și ale art. 102 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (în continuare „TFUE”), prin săvârșirea unui abuz de poziție dominantă manifestat prin refuzul de a permite accesul întreprinderii Romanian Airport Services S.A. la infrastructura aeroportuară necesară prestării serviciilor de handling la sol pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj, în perioada 11.09.2015 – 09.03.2017.

Tot prin Decizia nr. 74/08.10.2019, în temeiul art. 55 alin. 1 lit. a din Legea concurenței nr. 21/1996, Regia a fost sancționată cu amendă în cuantum de 1.642.551,28 lei.

În prezentul litigiu, înregistrat pe rolul Curții de Apel București Secția a IX-a Contencios administrativ și fiscal sub nr. 1256/2/2020, Regia, în calitate de reclamant, în contradictoriu cu pârâțul Consiliul Concurenței, a solicitat anularea Deciziei nr. 74/08.10.2019 a Consiliului Concurenței (în continuare „Decizia 74/2019”).

Pe parcursul judecării dosarului, Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj a formulat cerere de intervenție accesorie în interesul Regiei reclamante, în timp ce Romanian Airport Services S.A. a formulat cerere de intervenție accesorie în interesul pârâțului Consiliul Concurenței. Ambele cereri au fost admise în principiu, Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj și Romanian Airport Services S.A. devenind astfel părți în prezentul dosar civil cu nr. 1256/2/2020, având calitatea de intervenienți.

În prezentul litigiu, Regia a susținut, printre altele, că Decizia 74/2019 a fost emisă cu interpretarea și aplicarea greșită a Directivei 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, ceea ce a condus la o concluzie greșită privind aplicarea în speță a art. 6 din Legea concurenței nr. 21/1996 și a art. 102 TFUE.

Regia a susținut că Directiva 96/67/CE îi este aplicabilă.

Regia a susținut că, în baza Directivei 96/67/CE, beneficiază de dreptul recunoscut de Directivă, ca până la atingerea pragului de 2 milioane de pasageri, să organizeze activitatea de

handling la sol pe aeroport ținând cont doar de constrângerile proprii de securitate, tehnice și comerciale și fără a fi obligată a acorda acces automat la infrastructura aeroportuară oricărui solicitant, în orice condiții dorește acesta.

În acest context, Regia a subliniat că în perioada 11.09.2015 – 09.03.2017 nu a atins pragul de 2 milioane de pasageri.

Regia a apreciat că Directiva 96/67/CE este o lege specială care derogă de la legea generală în materia concurenței.

Considerând că prevederile legale în materia concurenței au un caracter general, Regia a susținut că art. 6 din Legea concurenței nr. 21/1996 și art. 102 TFUE nu pot prevala asupra prevederilor specifice incluse în Directiva 96/67/CE tocmai în vederea reglementării deschiderii graduale către concurență și cu respectarea normelor de eficiență și siguranță, a pieței serviciilor de handling la sol pe aeroporturile Uniunii Europene.

Referitor la poziția pârâtului Consiliul Concurenței față de incidența Directivei 96/67/CE în prezentul litigiu, această poziție se regăsește expusă în cuprinsul Deciziei nr. 74/08.10.2019, la paragrafele 420 și următoarele din Decizie, pârâtul Consiliul Concurenței susținând în esență următoarele:

- Regia nu a fost obligată de Directiva 96/67/CE să nu acorde întreprinderii Romanian Airport Services S.A. accesul la infrastructura aeroportuară necesară prestării serviciilor de handling la sol;

- posibila aplicare a prevederilor Directivei 96/67/CE nu înlătură de la aplicare prevederile din legislația concurenței;

- nu rezultă cu claritate sensul pe care Regia îl conferă procesului de liberalizare a accesului la serviciile de handling la sol pentru terți, deoarece interpretarea pe care Regia o dă prevederilor Directivei 96/67/CE urmărește să justifice din punct de vedere legal următoarea situație: multiple întreprinderi prestau servicii de handling la sol (handling propriu sau pentru terți) pe Aeroportul Cluj, dar, la momentul solicitării de acces formulată de Romanian Airport Services S.A., Regia a înțeles să se prevaleze de prevederile Directivei 96/67/CE;

- interpretarea dreptului Uniunii Europene în ceea ce privește legislația din domeniul serviciilor de handling la sol și relația acestei legislații cu dreptul concurenței trebuie să emane de la instituția îndreptățită la o astfel de interpretare, și anume de la Curtea de Justiție a Uniunii Europene;

- pretinsa inexistență în sarcina Regiei a unei obligații legale izvorând din legislația privind accesul la piața serviciilor de handling la sol nu reprezintă un motiv obiectiv de natură să justifice refuzul de a acorda întreprinderii Romanian Airport Services S.A. accesul la infrastructura aeroportuară.

Prin cererea de chemare în judecată, Regia s-a apărat, susținând următoarele:

- Regia avea dreptul, conform Directivei 96/67/CE, să organizeze prestarea activității de handling pe aeroport, inclusiv cu ajutorul altor agenți de handling, chiar și înainte de atingerea pragului de 2 milioane de pasageri, în măsura în care era necesar și justificat din punct de vedere comercial și pentru aceștia;

- faptul că existau o serie de agenți de handling care prestau fiecare servicii specifice (handling de combustibil, reparații aeronave, catering și un prestator pentru anumite servicii de handling de pasageri și rampă) nu justifică în mod logic concluzia că în mod automat ar fi fost necesar și un alt agent de handling care să se suprapună cu aceștia;

- argumentul Consiliului Concurenței (privitor la faptul că în luna mai 2015 existau deja o serie de prestatori de servicii de handling pe Aeroportul Cluj) nu este valabil și nu poate fi reținut drept fundament pentru a nega beneficiul dreptului deținut de Regie în baza Directivei 96/67/CE, și anume acela ca până la atingerea pragului de 2 milioane de pasageri să organizeze activitatea de handling la sol pe Aeroportul Cluj cu excluderea oricărei obligații de a deschide/liberaliza piața.

La termenul de judecată din data de 07.06.2021, Regia a solicitat Curții de Apel București Secția a IX-a formularea și promovarea în temeiul art. 267 TFUE a unei întrebări preliminare cu următorul conținut: *Prevederile Directivei 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, în special articolele 1, 6 și 7 din această Directivă, trebuie considerate ca excluzând aplicarea art. 102 TFUE - și a oricărei alte norme cu același conținut - în situațiile care privesc un refuz de acces la infrastructura aeroportuară necesară desfășurării activităților de handling la sol pe aeroporturile din UE care nu au atins pragul de 2 milioane de pasageri?*

## ***II Dispozițiile dreptului Uniunii Europene a căror interpretare este solicitată***

### **Articolul 102 (ex-articolul 82 TCE) TFUE**

*Este incompatibilă cu piața internă și interzisă, în măsura în care poate afecta comerțul dintre statele membre, folosirea în mod abuziv de către una sau mai multe întreprinderi a unei poziții dominante deținute pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia.*

*Aceste practici abuzive pot consta în special în:*

- (a) impunerea, direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare sau a altor condiții de tranzacționare inechitabile;*
- (b) limitează producția, comercializarea sau dezvoltarea tehnică în dezavantajul consumatorilor;*
- (c) aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali a unor condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial;*
- (d) condiționarea încheierii contractelor de acceptarea de către parteneri a unor prestații suplimentare care, prin natura lor sau în conformitate cu uzanțele comerciale, nu au legătură cu obiectul acestor contracte.*

Directiva 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității

### **Articolul 1**

#### **Domeniu de aplicare**

*(1) Prezenta directivă se aplică tuturor aeroporturilor aflate pe teritoriul unui stat membru, sub rezerva dispozițiilor din tratat și deschise traficului comercial în următoarele condiții:*

*(a) Dispozițiile articolului 7 alineatul (1) privind categoriile de servicii de handling la sol altele decât cele menționate la articolul 7 alineatul (2) se aplică de la 1 ianuarie 1998 tuturor aeroporturilor, indiferent de volumul traficului.*

*(b) Dispozițiile privind categoriile de servicii de handling la sol menționate la articolul 7 alineatul (2) se aplică, de la 1 ianuarie 1998, aeroporturilor cu trafic anual de cel puțin 1 milion de pasageri sau 25 000 tone încărcătură.*

*(c) Dispozițiile privind categoriile de servicii de handling la sol menționate la articolul 6 se aplică de la 1 ianuarie 1999 aeroporturilor:*

*— cu trafic anual de cel puțin 3 milioane pasageri sau 75 000 tone încărcătură;*

*sau*

*— al căror trafic anual nu a fost mai mic de 2 milioane pasageri sau 50 000 tone încărcătură în perioada de șase luni anterioară datei de 1 aprilie sau 1 octombrie a anului precedent.*

*(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), dispozițiile prezentei directive se aplică de la 1 ianuarie 2001 oricărui aeroport aflat pe teritoriul unui stat membru, sub rezerva dispozițiilor tratatului, și deschis traficului comercial, al cărui trafic anual este de cel puțin 2 milioane pasageri sau 50 000 tone încărcătură.*

(3) În cazul în care un aeroport atinge unul dintre pragurile traficului de încărcătură menționate în prezentul articol, fără a atinge pragul corespunzător al traficului de pasageri, dispozițiile prezentei directive nu se aplică pentru categoriile de servicii de handling la sol rezervate exclusiv pasagerilor.

(...)

#### Articolul 6

##### *Servicii de handling la sol pentru terțe părți*

(1) Statele membre iau măsurile necesare în conformitate cu acordurile stabilite în articolul 1, pentru a asigura accesul liber pe piață al prestatorilor de servicii de handling la sol pentru prestarea de servicii de handling la sol unor terțe părți. Statele membre au dreptul să impună ca prestatorii de servicii de handling la sol să fie stabiliți în interiorul Comunității.

(2) Statele membre pot limita numărul prestatorilor autorizați să ofere următoarele categorii de servicii de handling la sol:

- handling al bagajelor;
- handling al rampei;
- handling al combustibilului și uleiului;

— handling al mărfurilor și corespondenței, în ceea ce privește handlingul fizic al mărfurilor și corespondenței care intră, iese sau este transferată între terminalul aeroportului și aeronavă.

Totuși, acestea nu pot limita numărul la mai puțin de doi pentru fiecare categorie de serviciu de handling la sol.

(...)

#### Articolul 7

##### *Handling propriu*

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare în conformitate cu acordurile stabilite în articolul 1, pentru a asigura libertatea handlingului propriu.

(2) Totuși, pentru următoarele categorii de servicii de handling la sol:

- handling al bagajelor;
- handling al rampei;
- handling al combustibilului și uleiului;

— handling al mărfurilor și corespondenței, în ceea ce privește handlingul fizic al mărfurilor și corespondenței care intră, iese sau este transferată între terminalul aeroportului și aeronavă,

statele membre pot rezerva dreptul de handling propriu pentru cel puțin doi utilizatori ai aeroportului, cu condiția ca aceștia să fie aleși pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.

### **III Dispoziții naționale aplicabile**

Legea concurenței nr. 21/1996, republicată

#### Articolul 6

(1) Este interzisă folosirea în mod abuziv de către una sau mai multe întreprinderi a unei poziții dominante deținute pe piața românească sau pe o parte substanțială a acesteia. Aceste practici abuzive pot consta în special în:

- a) impunerea, direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare sau a altor condiții de tranzacționare inechitabile;
- b) limitarea producției, comercializării sau dezvoltării tehnice în dezavantajul consumatorilor;

c) aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali a unor condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial;

d) condiționarea încheierii contractelor de acceptarea de către parteneri a unor prestații suplimentare care, prin natura lor sau în conformitate cu uzanțele comerciale, nu au legătură cu obiectul acestor contracte.

(2) Ori de câte ori Consiliul Concurenței aplică prevederile alin. (1), în măsura în care folosirea în mod abuziv a poziției dominante poate afecta comerțul dintre statele membre, acesta aplică, de asemenea, prevederile art. 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(3) Se prezumă, până la proba contrară, că una sau mai multe întreprinderi se află în poziție dominantă, în situația în care cota ori cotele cumulate pe piața relevantă, înregistrate în perioada supusă analizei, depășesc 40%.

Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 101 din 9 mai 2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi - RACR-APSH, ediția 03/2007

#### ART. 3

Prezentul ordin transpune următoarele prevederi din Directiva Consiliului 96/67/CE privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturile din Comunitate, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE) nr. 272/1996, cu modificările ulterioare: art. 1 paragrafele 1 - 3, art. 2 - 8, art. 9 paragrafele 1 - 3 și 6, art. 11, 13, 14, 15 - 17, 19 - 21 și art. 23 paragraful 1.

ANEXA 1 la Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 101 din 9 mai 2007

REGLEMENTARE AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi - RACR-APSH, ediția 03/2007

#### ART. 1

##### Scop

(1) Prezenta reglementare se aplică tuturor aeroporturilor de pe teritoriul României, deschise traficului comercial, în următoarele condiții:

a) prevederile art. 7 alin. (1) referitoare la categoriile de servicii de handling la sol, altele decât cele la care se face referire în art. 7 alin. (2), se aplică oricărui aeroport, indiferent de volumul traficului;

b) prevederile referitoare la categoriile de servicii de handling la sol, la care se face referire în art. 7 alin. (2), se aplică aeroporturilor al căror trafic anual este mai mare de un milion de pasageri sau 25.000 tone de marfă;

c) prevederile referitoare la categoriile de servicii de handling la sol, la care se face referire în art. 6, se aplică aeroporturilor care au un trafic anual mai mare de 2 milioane de pasageri sau 50.000 tone de marfă.

(2) În situația în care un aeroport atinge pragul de trafic de marfă menționat în prezentul articol, fără a atinge pragul corespunzător de trafic de pasageri, prevederile prezentei reglementări nu se vor aplica la categoriile de servicii de handling la sol care sunt rezervate exclusiv pentru pasageri.

(3) Ministerul Transporturilor va prezenta Comisiei, înainte de data de 1 iulie a fiecărui an, datele necesare pentru întocmirea listei cu aeroporturile din România la care se face referire în prezentul articol.

#### ART. 6

##### Handlingul la sol pentru terțe părți

(1) Aeroporturile vor lua măsurile necesare pentru a asigura accesul liber pe piață al prestatorilor de servicii de handling la sol, pentru furnizarea de asemenea servicii către terțe

părți. Cu aprobarea MT, aeroportul poate impune ca prestatorii de servicii de handling la sol să fie rezidenți ai Comunității.

(2) Cu aprobarea MT, aeroportul poate limita numărul de prestatori autorizați de servicii de handling la sol pentru următoarele categorii de servicii:

- handlingul de bagaje;
- handlingul de rampă;
- handlingul de combustibili și lubrifianți;
- handlingul de marfă și poștă, în ceea ce privește handlingul efectiv de marfă și poștă la sosire, plecare și/sau transfer între terminale și aeronavă.

Limitarea numărului de prestatori nu poate fi făcută la mai puțin de 2 prestatori pentru fiecare serviciu de handling la sol.

(3) În plus, cel puțin unul dintre prestatorii autorizați nu va fi, direct sau indirect, sub controlul:

- organului de conducere al aeroportului;
- oricărui utilizator al aeroportului care a transportat mai mult de 25% din pasageri sau mărfuri, pe acel aeroport, în decursul anului precedent celui în care au fost selectați acei prestatori;
- unei entități controlate direct sau indirect de respectivul organ de conducere al aeroportului ori utilizator al aeroportului.

(4) Acolo unde, în baza alin. (2), este limitat numărul de prestatori autorizați, aeroportul nu va împiedica un utilizator al aeroportului, căruia îi este alocată oricare parte a aeroportului, să facă o alegere efectivă între cel puțin 2 prestatori de servicii de handling la sol, pentru fiecare dintre categoriile de servicii de handling la sol care sunt supuse restricțiilor, în condițiile stabilite la alin. (2) și (3).

#### ART. 7

##### *Handling propriu*

(1) Aeroporturile vor lua măsurile necesare pentru a asigura libertatea de efectuare a handlingului propriu.

(2) Totuși, pentru următoarele categorii de servicii de handling la sol:

- handlingul bagajelor;
  - handlingul de rampă;
  - handlingul de combustibili și lubrifianți;
  - handlingul de marfă și poștă, în ceea ce privește handlingul efectiv de marfă și poștă la sosire, plecare și/sau transfer între terminale și aeronavă,
- aeroporturile pot rezerva, cu aprobarea MT, dreptul de handling propriu pentru cel puțin 2 utilizatori ai aeroportului, cu condiția ca aceștia să fie aleși pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.

#### **IV Motivele care au determinat instanța să formuleze cererea de decizie preliminară**

Deliberând asupra solicitării de sesizare formulate, Curtea de apel a ajuns la concluzia că, pentru justa soluționare a cauzei, este necesar să sesizeze Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu privire la întrebarea propusă de către Regia reclamantă, cu următorul conținut: *Prevederile Directivei 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, în special articolele 1, 6 și 7 din această Directivă, trebuie considerate ca excluzând aplicarea art. 102 TFUE - și a oricărei alte norme cu același conținut - în situațiile care privesc un refuz de acces la infrastructura aeroportuară necesară desfășurării activităților de handling la sol pe aeroporturile din UE care nu au atins pragul de 2 milioane de pasageri?*

Curtea de apel reține că, potrivit dispozițiilor articolului 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, „Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să se pronunțe, cu titlu preliminar, cu privire la: (a) interpretarea tratatelor; (b) validitatea și interpretarea actelor adoptate de instituțiile, organele, oficiile sau agențiile Uniunii;

În cazul în care o asemenea chestiune se invocă în fața unei instanțe dintr-un stat membru, această instanță poate, în cazul în care apreciază că o decizie în această privință îi este necesară pentru a pronunța o hotărâre, să ceară Curții să se pronunțe cu privire la această chestiune.

În cazul în care o asemenea chestiune se invocă într-o cauză pendinte în fața unei instanțe naționale ale cărei decizii nu sunt supuse vreunei căi de atac în dreptul intern, această instanță este obligată să sesizeze Curtea.

În cazul în care o asemenea chestiune se invocă într-o cauză pendinte în fața unei instanțe judecătorești naționale privind o persoană supusă unei măsuri privative de libertate, Curtea hotărăște în cel mai scurt termen.”

Cu privire la întrebarea propusă, chestiunea care se invocă privește interpretarea dreptului Uniunii, iar aceasta are legătură directă cu obiectul litigiului principal, este relevantă și pertinentă pentru soluționarea litigiului, pentru motivele ce vor fi arătate în continuare, și nu a făcut obiectul unei interpretări din partea Curții de Justiție a Uniunii Europene.

În prezentul litigiu, pârâtul Consiliul Concurenței a considerat că Directiva 96/67/CE nu reprezintă o normă specială de dreptul UE, raportat la art. 102 TFUE.

În schimb, Regia reclamantă s-a apărut, susținând că Directiva 96/67/CE reprezintă *lex specialis* în dreptul UE și că Directiva prevede obligativitatea deschiderii accesului la infrastructura necesară desfășurării activităților de handling la sol doar în ceea ce privește aeroporturile cu un trafic mai mare de 2 milioane de pasageri (*per a contrario* permițând în mod necesar aeroporturilor care nu au atins acest prag să refuze accesul unor terți la această infrastructură), în vreme ce art. 102 TFUE sancționează în anumite condiții, cu titlu de *lex generalis*, folosirea în mod abuziv a unei poziții dominante deținute pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia (de exemplu, prin refuzul de a negocia).

Concluziv, Regia a susținut că Directiva 96/67/CE este o lege specială care derogă de la legea generală (dreptul concurenței), invocând principiul *Lex specialis derogat legi generali*.

De asemenea, Regia a susținut că, pentru activitatea desfășurată pe Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj în perioada 11.09.2015 – 09.03.2017, prevederile Directivei 96/67/CE îi sunt aplicabile cu prioritate față de prevederile art. 102 TFUE, precum și faptul că Decizia nr. 74/2019 a Consiliului Concurenței a fost emisă cu încălcarea prevederilor Directivei 96/67/CE.

În aceste împrejurări, apreciind că o justă soluționare a litigiului impune inclusiv interpretarea corectă a normelor de drept UE incidente în speță, dincolo de orice îndoială rezonabilă, Curtea de apel a ajuns la concluzia că este necesar să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene întrebarea preliminară referitoare la interpretarea prevederilor Directivei 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, în special a articolelor 1, 6 și 7 din această Directivă, prin raportare la prevederile art. 102 TFUE.

În prezentul litigiu, Curtea de Apel apreciază că sunt îndeplinite condițiile impuse de art. 267 TFUE, având în vedere că:

- 1) prezenta cerere de adresare a unei întrebări preliminare este formulată în cadrul unui litigiu aflat în fața unei instanțe naționale (organ de jurisdicție) dintr-un stat membru al Uniunii Europene;
- 2) întrebarea este pertinentă pentru soluționarea prezentului dosar, fiind necesară interpretarea CJUE cu privire la aplicarea corectă a dreptului Uniunii Europene în cauză;



3) prevederile dreptului Uniunii Europene a căror interpretare a fost solicitată nu au mai făcut obiectul unei interpretări din partea CJUE. Astfel, CJUE nu a adoptat vreo decizie prin care să clarifice raportul între prevederile Directivei 96/67/CE și prevederile de dreptul concurenței cuprinse în art. 102 TFUE.

#### ***V Obiectul trimiterii preliminare***

În consecință, pentru toate considerentele expuse anterior, Curtea de Apel va admite cererea Regiei reclamante de sesizare a Curții de Justiție a Uniunii Europene pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare.

Drept urmare, Curtea de Apel va sesiza Curtea de Justiție a Uniunii Europene pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare, în temeiul articolului 267 alin. (2) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, raportat la articolul 267 alin. (1) din Tratat, și va adresa Curții următoarea întrebare: *Prevederile Directivei 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, în special articolele 1, 6 și 7 din această Directivă, trebuie considerate ca excluzând aplicarea art. 102 TFUE - și a oricărei alte norme cu același conținut - în situațiile care privesc un refuz de acces la infrastructura aeroportuară necesară desfășurării activităților de handling la sol pe aeroporturile din UE care nu au atins pragul de 2 milioane de pasageri?*

În temeiul art. 412 alin. (1) pct. 7 din Codul de procedură civilă, Curtea de Apel va suspenda judecata cauzei până la pronunțarea hotărârii preliminare de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene.

### **PENTRU ACESTE MOTIVE ÎN NUMELE LEGII DISPUNE:**

Admite cererea de sesizare a Curții de Justiție a Uniunii Europene pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare.

Sesizează Curtea de Justiție a Uniunii Europene pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare, în temeiul articolului 267 alin. (2) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, raportat la articolul 267 alin. (1) din Tratat, și adresează Curții următoarea întrebare: *Prevederile Directivei 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, în special articolele 1, 6 și 7 din această Directivă, trebuie considerate ca excluzând aplicarea art. 102 TFUE - și a oricărei alte norme cu același conținut - în situațiile care privesc un refuz de acces la infrastructura aeroportuară necesară desfășurării activităților de handling la sol pe aeroporturile din UE care nu au atins pragul de 2 milioane de pasageri?*

În temeiul art. 412 alin. (1) pct. 7 din Codul de procedură civilă, suspendă judecata cauzei până la pronunțarea hotărârii preliminare de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene. Cu drept de recurs pe toată durata suspendării judecării, recursul depunându-se la Curtea de Apel București.

Pronunțată cu aplicarea art. 396 alin. 2 Cod proc. civ., azi, 20.12.2021.

**PREȘEDINTE,  
ANDREEA-CECILIA MIHAI**

**GREFIER,  
DELIA-ADINA ȘTEFAN**