

**Asunto C-220/24**

**Petición de decisión prejudicial**

**Fecha de presentación:**

22 de marzo de 2024

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Curtea de Apel București (Tribunal Superior de Bucarest, Rumanía)

**Fecha de la resolución de remisión:**

20 de diciembre de 2021

**Parte demandante:**

Regia Autonomă Aeroportul Internațional «Avram Iancu» Cluj  
(Administración Autónoma del Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj, Rumanía)

**Parte demandada:**

Consiliul Concurenței (Consejo de la Competencia, Rumanía)

**Coadyuvante en apoyo de la demandante:**

Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj

**Coadyuvante en apoyo de la demandada:**

Romanian Airport Services S.A.

---

[omissis]

**CURTEA DE APEL BUCUREȘTI**

**SECȚIA A IX-A CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL**

**(Tribunal Superior de Bucarest**

**Sección 9.ª de lo Contencioso-Administrativo)**

**AUTO**

**Audiencia pública de 20/12/2021**

[omissis]

En trámite, una demanda que tiene por objeto la «anulación de actos administrativos en materia de regulación de la competencia [omissis], [a saber], **la anulación de la Orden del Presidente del Consejo de la Competencia n.º 447/24.06.2016, la anulación de la circular del Consejo de la Competencia RG-4740/10.04.2018 y la anulación de la resolución del Consejo de la Competencia n.º 74/08.10.2019**», presentada por la **REGIA AUTONOMĂ AEROPORTUL INTERNAȚIONAL «AVRAM IANCU» CLUJ** (Administración Autónoma del Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj, Rumanía), parte demandante, con domicilio social en el municipio Cluj-Napoca [omissis], que ha designado domicilio, a efectos del procedimiento, en el municipio de Bucarest [omissis], en Mușat & Asociații S.p.a.r.l., representada por el abogado Paul Buta, siendo parte demandada el **CONSILIUL CONCURENȚEI** (Consejo de la Competencia, Rumanía), con sede en el municipio de Bucarest [omissis], **y con la participación, como coadyuvantes, de la SOCIETATEA ROMANIAN AIRPORT SERVICES S.A.**, que ha designado domicilio, a efectos del procedimiento, en el municipio de Bucarest [omissis], en Furtună și Asociații SPARL, **y el SINDICATUL INDEPENDENT AL AEROPORTULUI CLUJ**, con sede en el municipio de Cluj-Napoca [omissis].

[omissis]

**LA CURTEA,**

**Con respecto a la solicitud de remisión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en virtud de lo dispuesto en el artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y teniendo también en cuenta las Recomendaciones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea a los órganos jurisdiccionales nacionales, relativas al planteamiento de cuestiones prejudiciales [omissis], hace constar lo siguiente:**

**I Situación de hecho**

La Administración Autónoma del Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj (en lo sucesivo, «Administración autónoma») es una persona jurídica rumana dependiente del Consiliul Județean Cluj (Consejo Provincial de Cluj, Rumanía) (autoridad pública de la que depende) desde el año 1997.

La Administración autónoma tiene como actividad principal los servicios conexos a los transportes aéreos. En concreto, la infraestructura aeroportuaria (pistas de aterrizaje, sistemas de balizamiento, plataformas de estacionamiento para aeronaves, terminales, etc.) se pone a disposición de las compañías aéreas de viajeros y mercancías y de los viajeros de los vuelos. Las cantidades abonadas por las compañías aéreas por la utilización de la infraestructura constituyen la principal fuente de ingresos de la Administración autónoma.

Asimismo, la Administración autónoma proporciona acceso a la infraestructura aeroportuaria a varias empresas que prestan otros servicios, como los servicios de asistencia en tierra.

Además, la propia Administración autónoma presta determinadas categorías de servicios de asistencia en tierra a las compañías aéreas que operan en el Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj, así como servicios comerciales vinculados a la actividad del aeropuerto (arrendamiento de locales comerciales para la realización de diversas actividades, etc.).

El Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj forma parte de la categoría de aeropuertos regionales de Europa, siendo el segundo de Rumanía en volumen, en cuanto al tráfico de viajeros.

Desde el Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj se realizan vuelos con 43 destinos regulados en 20 países de Europa y de Oriente Medio, operados por las compañías aéreas Tarom, Wizz Air, Lufthansa, Lot Polish Airlines, Blue Air y Turkish Airlines (transporte de viajeros), y Air Est y Silver Air (transporte de mercancías).

Durante el mes de agosto del año 2016, el Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj superó el umbral de un millón (1 000.000) de viajeros registrados en un año natural y, hasta el final del año 2016, se registró un total de 1 880.319 viajeros.

El 21 de septiembre de 2017, el Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj registró, por primera vez, el viajero con el número dos millones (2 000.000). En efecto, durante el año 2017, el tráfico total en el Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj llegó a 2 688.731 viajeros.

La inspección del Consejo de la Competencia se inició en el año 2016, a raíz de una denuncia formulada contra la Administración autónoma por la empresa Romanian Airport Services S.A.

Romanian Airport Services S.A. es una persona jurídica rumana que presta servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de Rumanía desde el año 1994.

Romanian Airport Services S.A. había solicitado prestar servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj.

A raíz de la inspección realizada a partir del año 2016, el Consejo de la Competencia emitió la resolución n.º 74/08.10.2019, mediante la cual constató que la Administración autónoma había vulnerado las disposiciones del artículo 6, apartado 1, de la Ley n.º 21/1996, de la Competencia, así como del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE»), al haber cometido un abuso de posición dominante negando el acceso de la empresa Romanian Airport Services S.A. a la infraestructura aeroportuaria necesaria para la prestación de los servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional

«Avram Iancu» de Cluj durante el período comprendido entre el 11.09.2015 y el 09.03.2017.

También mediante la resolución n.º 74/08.10.2019, la Administración autónoma fue sancionada con una multa por importe de 1 642.551,28 RON, en virtud del artículo 55, apartado 1, letra a), de la Ley n.º 21/1996, de la Competencia.

En el caso de autos, registrado ante la Sección 9.<sup>a</sup> de la Curtea de Apel București (Tribunal Superior de Bucarest) [*omissis*], la Administración autónoma, parte demandante, solicitó la anulación de la resolución n.º 74/08.10.2019 del Consejo de la Competencia (en lo sucesivo, “resolución 74/2019”), siendo parte demandada el Consejo de la Competencia.

Durante la tramitación del procedimiento, el Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj [sindicato independiente del aeropuerto de Cluj] formuló una solicitud de intervención accesoria como coadyuvante en favor de la Administración autónoma, al tiempo que Romanian Airport Services S.A. formuló una solicitud de intervención accesoria como coadyuvante en favor del Consejo de la Competencia, demandado. Ambas solicitudes fueron, en principio, admitidas. El Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj y Romanian Airport Services S.A. se convirtieron así en partes en el presente procedimiento [*omissis*], como coadyuvantes.

En el presente litigio, la Administración autónoma sostiene, entre otros, que la resolución 74/2019 interpreta y aplica erróneamente la Directiva 96/67/CE relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, lo que llevó a una conclusión errónea con respecto a la aplicación en el caso de autos del artículo 6 de la Ley n.º 21/1996, de la Competencia, y del artículo 102 TFUE.

La Administración autónoma alega que la Directiva 96/67/CE le resulta aplicable.

La Administración autónoma alega que, en virtud de la Directiva 96/67/CE, tiene el derecho, que le reconoce la Directiva, de gestionar los servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto hasta que este alcance un volumen tráfico de dos millones de viajeros, teniendo en cuenta únicamente las propias necesidades de seguridad, técnicas y comerciales, sin estar obligada a conceder acceso automático a la infraestructura aeroportuaria a cualquier solicitante y en cualesquiera condiciones que este pudiera desear.

En este contexto, la Administración autónoma subraya que, durante el período comprendido entre el 11.09.2015 y el 09.03.2017, no alcanzó el umbral de 2 millones de viajeros.

La Administración autónoma considera que la Directiva 96/67/CE es una normativa especial que constituye una excepción a la aplicación de la ley general en materia de competencia.

Al considerar que las disposiciones legales en materia de competencia tienen carácter general, la Administración autónoma alega que el artículo 6 de la Ley n.º 21/1996, de la Competencia, y el artículo 102 TFUE no pueden prevalecer sobre las disposiciones específicas de la Directiva 96/67/CE, precisamente en relación con la regulación de la apertura gradual a la competencia y respetando las normas de eficiencia y seguridad de los mercados de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión Europea.

Por lo que se refiere a la posición del demandado, el Consejo de la Competencia, en relación con la aplicación de la Directiva 96/67/CE en el caso de autos, dicha posición está expuesta en el texto de la resolución n.º 74/08.10.2019, puntos 420 y siguientes de la misma, y el Consejo de la Competencia, demandado, alega, en lo esencial, que:

- la Directiva 96/67/CE no obliga a la Administración autónoma a negarse a conceder a la empresa Romanian Airport Services S.A. acceso a la infraestructura aeroportuaria necesaria para la prestación de los servicios de asistencia en tierra;
- la eventual aplicación de las disposiciones de la Directiva 96/67/CE no excluye la aplicación de las disposiciones de la normativa en materia de competencia;
- no se desprende con claridad el sentido que la Administración autónoma da al proceso de liberalización del acceso de terceros a los servicios de asistencia en tierra, habida cuenta de que la interpretación que la Administración autónoma da a las disposiciones de la Directiva 96/67/CE tiene como finalidad justificar, desde el punto de vista legal, la siguiente situación: varias empresas prestaban servicios de asistencia en tierra (autoasistencia o asistencia a terceros) en el aeropuerto de Cluj pero, cuando Romanian Airport Services S.A. presentó la solicitud de acceso, dicha Administración autónoma invocó las disposiciones de la Directiva 96/67/CE;
- la interpretación del Derecho de la Unión Europea por lo que respecta a la normativa en materia de servicios de asistencia en tierra y su relación con el Derecho de la competencia ha de proceder de la institución competente para tal interpretación, a saber, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea;
- la supuesta inexistencia de una obligación legal a cargo de la Administración autónoma, emanada de la normativa en materia de acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra, no constituye una razón objetiva que pueda justificar la negativa a conceder a la empresa Romanian Airport Services S.A. el acceso a la infraestructura aeroportuaria.

En el escrito de demanda, la Administración autónoma formuló las siguientes alegaciones en su defensa:

- de conformidad con la Directiva 96/67/CE, la Administración autónoma tenía el derecho a gestionar la prestación de los servicios de asistencia en tierra en

el aeropuerto, incluso con la ayuda de otros agentes de asistencia en tierra y antes de alcanzar el umbral de dos millones de viajeros, en la medida en que fuera necesario y estuviera justificado desde el punto de vista comercial también para estos;

– el hecho de que había un conjunto de agentes de asistencia en tierra que prestaban servicios específicos (asistencia en tierra en combustibles, reparaciones de aeronaves, catering y un prestador para determinados servicios de asistencia en tierra para viajeros y pista) no justifica en un modo lógico la conclusión de que automáticamente fuera necesario otro agente de asistencia en tierra que se solapara a estos;

– la alegación del Consejo de la Competencia (relativa al hecho de que en el mes de mayo del año 2015 ya existían prestadores de servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto de Cluj) no tiene validez y no puede servir de base para fundamentar la negativa al derecho que asiste a la Administración autónoma, en virtud de la Directiva 96/67/CE, a saber, a gestionar la actividad de asistencia en tierra en el aeropuerto de Cluj, sin obligación alguna de abrir/liberalizar el mercado hasta que se alcance el umbral de dos millones de viajeros.

En la vista de 07.06.2021, la Administración autónoma solicitó a la Curtea de Apel București [omissis] que formulara y planteara, en virtud del artículo 267 TFUE, una remisión prejudicial [omissis] [texto de la cuestión prejudicial, transcrito en la parte dispositiva]

## ***II Disposiciones del Derecho de la Unión Europea cuya interpretación se solicita***

Artículo 102 TFUE (antiguo artículo 82 TCE)

*«Será incompatible con el mercado interior y quedará prohibida, en la medida en que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros, la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado interior o en una parte sustancial del mismo.*

*Tales prácticas abusivas podrán consistir, particularmente, en:*

- a) imponer directa o indirectamente precios de compra, de venta u otras condiciones de transacción no equitativas;*
- b) limitar la producción, el mercado o el desarrollo técnico en perjuicio de los consumidores;*
- c) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a estos una desventaja competitiva;*

*d) subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos».*

Directiva 96/67/CE relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad

«Artículo 1

Ámbito de aplicación

*1. La presente Directiva se aplicará a todos los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro, sujetos a las disposiciones del Tratado y abiertos al tráfico comercial, según las siguientes modalidades:*

*a) las disposiciones relativas a las categorías de servicios a que se refiere el apartado 1 del artículo 7 y que sean distintas a las contempladas en el apartado 2 del artículo 7 se aplicarán a todos los aeropuertos, independientemente de su volumen de tráfico, a partir del 1 de enero de 1998;*

*b) las disposiciones relativas a las categorías de servicios a que se refiere el apartado 2 del artículo 7 se aplicarán a partir del 1 de enero de 1998 a los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 1 millón [de viajeros] o a 25 000 toneladas de carga;*

*c) las disposiciones relativas a las categorías de servicios a que se refiere el artículo 6 serán aplicables a partir del 1 de enero de 1999 a los aeropuertos:*

*– cuyo tráfico anual sea igual o superior a 3 millones de viajeros o a 75 000 toneladas de carga,*

*o*

*– que hayan registrado un tráfico igual o superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga durante el período de seis meses que preceda al 1 de abril o al 1 de octubre del año anterior.*

*2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán a partir del 1 de enero de 2001 a todos los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro, sujetos a las disposiciones del Tratado y abiertos al tráfico comercial, y cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga.*

*3. Cuando un aeropuerto alcance uno los umbrales de transporte de carga a que se refiere el presente artículo pero sin alcanzar el umbral correspondiente de transporte de viajeros, las disposiciones de la presente Directiva no se aplicarán en lo que se refiere a las categorías de servicios de asistencia reservadas únicamente a los viajeros.*

[...]»

«Artículo 6

*Asistencia a terceros*

1. *Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias, según las modalidades previstas en el artículo 1, para garantizar a los agentes de asistencia en tierra el libre acceso al mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra a terceros.*

*Los Estados miembros estarán facultados para exigir que los agentes de asistencia en tierra estén establecidos en la Comunidad.*

2. *Los Estados miembros podrán limitar el número de agentes de asistencia autorizados para prestar las siguientes categorías de servicios de asistencia en tierra:*

- *asistencia de equipajes,*
- *asistencia de operaciones en pista,*
- *asistencia de combustible y lubricante,*
- *asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito.*

*No obstante, no podrán limitar este número a menos de dos por cada categoría de servicio.*

[...]»

«Artículo 7

*Autoasistencia*

1. *Los Estados miembros adoptarán por los procedimientos establecidos en el artículo 1 las medidas necesarias para garantizar el libre ejercicio de la autoasistencia en tierra.*

2. *No obstante, para las categorías de servicios de asistencia en tierra siguientes:*

- *asistencia de equipajes,*
- *asistencia de operaciones en pista,*
- *asistencia de combustible y lubricante,*

– *asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito,*

*los Estados miembros podrán reservar el ejercicio de la autoasistencia al menos a dos usuarios, siempre que estos sean elegidos en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios».*

### **III Disposiciones de Derecho nacional aplicables**

Legea concurenței nr. 21/1996, republicată (Ley n.º 21/1995, de la Competencia, republicada)

«Artículo 6

*1. Quedará prohibida la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado rumano o en una parte sustancial del mismo. Tales prácticas abusivas podrán consistir, en particular, en:*

*a) imponer directa o indirectamente precios de venta o de compra u otras condiciones de transacción no equitativas;*

*b) limitar la producción, el mercado o el desarrollo técnico en perjuicio de los consumidores;*

*c) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a estos una desventaja competitiva;*

*d) subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos comerciales, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos.*

*2. Siempre que aplique las disposiciones del apartado (1), el Consejo de la Competencia también aplicará, en la medida en que la explotación abusiva de la posición dominante pueda afectar al comercio entre los Estados miembros, las disposiciones del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.*

*3. Salvo prueba en contrario, se presumirá que una o más empresas se encuentran en una posición dominante cuando la cuota o las cuotas acumuladas en el mercado relevante, registradas en el período de referencia, superen el 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 (Orden del Ministerio de Transportes n.º 101, de 9 de mayo de 2007, por la que se aprueba el

Reglamento aeronáutico civil rumano relativo al acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos — RACR-APSH, edición 03/2007)

«Artículo 3

*La presente Orden transpone las siguientes disposiciones de la Directiva 96/67/CE del Consejo, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (DOCE) n.º 272/1996, con las modificaciones posteriores: artículo 1 [apartados] 1 a 3 y 6, artículos 11, 13, 14, 15 a 17, 19 a 21 y artículo 23 [apartado] 1».*

Anexa 1 la Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 101 din 9 mai 2007 [intitulată] Reglementare aeronautică civilă română privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi — RACR-APSH, ediția 03/2007 (Anexo I a la Orden del Ministerio de Transportes n.º 101, de 9 de mayo de 2007 [denominada] Reglamento aeronáutico civil rumano relativo al acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos — RACR-APSH, edición 03/2007)

«Artículo 1

*Finalidad*

*1. El presente reglamento se aplicará a todos los aeropuertos situados en el territorio de Rumanía, abiertos al tráfico comercial, según las siguientes modalidades:*

*a) las disposiciones relativas a las categorías de servicios de asistencia en tierra a que se refiere el artículo 7, apartado 1, y que sean distintas de las contempladas en el artículo 7, apartado 2, se aplicarán a todos los aeropuertos, independientemente de su volumen de tráfico;*

*b) las disposiciones relativas a las categorías de servicios de asistencia en tierra a que se refiere el artículo 7, apartado 2, se aplicarán a los aeropuertos cuyo tráfico anual sea superior a un millón de viajeros o a 25 000 toneladas de carga;*

*c) las disposiciones relativas a las categorías de servicios de asistencia en tierra a que se refiere el artículo 6 se aplicarán a los aeropuertos cuyo tráfico anual sea superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga.*

*2. Cuando un aeropuerto alcance el umbral de transporte de carga a que se refiere el presente artículo, pero sin alcanzar el umbral correspondiente de transporte de viajeros, las disposiciones del presente reglamento no se aplicarán en lo que se refiere a las categorías de servicios de asistencia reservadas únicamente a los viajeros.*

3. *El Ministerio de Transportes comunicará a la Comisión, antes del día 1 de julio de cada año, la información necesaria para elaborar el listado de los aeropuertos de Rumanía a que se refiere el presente artículo».*

#### «Artículo 6

##### *Asistencia a terceros*

1. *Los aeropuertos adoptarán las medidas necesarias para garantizar a los agentes de asistencia en tierra el libre acceso al mercado de prestación de tales servicios a terceros. Previa autorización del MT [Ministerio de Transportes], el aeropuerto podrá exigir que los agentes de asistencia en tierra estén establecidos en la Comunidad.*

2. *Previa autorización del MT [Ministerio de Transportes], el aeropuerto podrá limitar el número de agentes de asistencia en tierra autorizados para prestar las siguientes categorías de servicios:*

- *asistencia de equipajes;*
- *asistencia de operaciones en pista;*
- *asistencia de combustible y lubricante;*
- *asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo en la llegada, salida y/o tránsito entre las terminales y el avión.*

*Este número no podrá limitarse a menos de dos prestadores por cada categoría de servicios de asistencia en tierra.*

3. *Además, al menos uno de los agentes de asistencia autorizados no podrá ser controlado, directa ni indirectamente:*

- *por la entidad gestora del aeropuerto;*
- *por un usuario que, durante el año precedente a aquel en que se realice la selección de dichos agentes, haya transportado más del 25 % de los viajeros o de la carga registrados en el aeropuerto;*
- *por una entidad que esté controlada directa o indirectamente por dicha entidad gestora del aeropuerto o dicho usuario.*

4. *Cuando el número de agentes autorizados esté limitado en aplicación del apartado 2, el aeropuerto no podrá impedir que un usuario del aeropuerto, sea cual fuere la parte del aeropuerto que se le hubiera asignado, se beneficie, para cada categoría de servicios de asistencia en tierra sujeta a limitaciones, de una elección efectiva por lo menos entre dos agentes de asistencia en tierra, en las condiciones fijadas en los apartados 2 y 3».*

«Artículo 7

*Autoasistencia*

1. *Los aeropuertos adoptarán las medidas necesarias para garantizar el libre ejercicio de la autoasistencia en tierra.*

2. *No obstante, para las categorías de servicios de asistencia en tierra siguientes:*

- *asistencia de equipajes;*
- *asistencia de operaciones en pista;*
- *asistencia de combustible y lubricante;*
- *asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo en la llegada, salida y/o tránsito entre las terminales y el avión,*

*los aeropuertos podrán reservar, previa autorización del MT [Ministerio de Transportes] el ejercicio de la autoasistencia al menos a 2 usuarios del aeropuerto, siempre que estos sean elegidos en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios».*

***IV Motivos que han llevado al órgano jurisdiccional a plantear la petición de decisión prejudicial***

Al examinar la solicitud de remisión prejudicial formulada, la Curtea de Apel ha llegado a la conclusión de que, para la correcta resolución del litigio, es necesario plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la cuestión prejudicial propuesta por la Administración autónoma demandante [omissis] [texto de la cuestión prejudicial, reproducido en la parte dispositiva].

[omissis] [texto del artículo 267 TFUE]

Con respecto a la cuestión prejudicial propuesta, el problema que se plantea se refiere a la interpretación del Derecho de la Unión, está directamente relacionado con el objeto del litigio principal y es relevante y pertinente para la resolución de este, por los motivos que se señalan a continuación, sin que haya sido objeto de interpretación por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

En el caso de autos, el Consejo de la Competencia, demandado, consideró que la Directiva 96/67/CE no es una disposición especial del Derecho de la Unión en relación con el artículo 102 TFUE.

Sin embargo, la Administración autónoma se defendió alegando que la Directiva 96/67/CE es una *lex specialis* en el Derecho de la Unión y que esta establece la obligación de permitir el acceso a la infraestructura necesaria para la prestación de

los servicios de asistencia en tierra únicamente para los aeropuertos con un volumen de tráfico superior a dos millones de viajeros (permitiendo automáticamente, *per a contrario*, a los aeropuertos que no alcancen dicho umbral negar el acceso de los terceros a la infraestructura en cuestión), mientras que el artículo 102 TFUE sanciona en determinadas circunstancias, como *lex generalis*, la explotación abusiva de una posición dominante en el mercado interno o en una parte sustancial del mismo (mediante, por ejemplo, la negativa a negociar).

En conclusión, alegando el principio “*lex specialis derogat legi generali*”, la Administración autónoma sostuvo que la Directiva 96/67/CE es una ley especial que constituye una excepción de la aplicación de la ley general (el Derecho de la competencia).

La Administración autónoma alegó asimismo que, para la actividad desarrollada en el Aeropuerto Internacional «Avram Iancu» de Cluj, durante el período comprendido entre el 11.09.2015 y el 09.03.2017, las disposiciones de la Directiva 96/67/CE se aplican con prioridad en relación con el artículo 102 TFUE, y que la resolución n.º 74/2019 del Consejo de la Competencia vulnera las disposiciones de la Directiva 96/67/CE.

En este contexto, al considerar que la justa resolución del litigio también exige la correcta interpretación de las disposiciones del Derecho de la Unión aplicables al caso de autos, más allá de cualquier duda razonable, la Curtea de Apel ha llegado a la conclusión de que es necesario plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la cuestión prejudicial relativa a la interpretación de las disposiciones de la Directiva 96/67/CE, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, en particular de los artículos 1, 6 y 7 de la misma, en relación con las disposiciones del artículo 102 TFUE.

La Curtea de Apel considera que los requisitos exigidos por el artículo 267 TFUE se cumplen en el caso de autos [*omissis*]. [Además, el Tribunal de Justicia] no ha dictado ninguna sentencia que clarifique la relación entre las disposiciones de la Directiva 96/67/CE y las del Derecho de la competencia que figuran en el artículo 102 TFUE.

#### **V Objeto de la remisión prejudicial**

Por consiguiente, por todos los motivos expuestos anteriormente, la Curtea de Apel admite la petición de remisión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea formulada por la Administración autónoma, demandante.

[*omissis*] [texto de la cuestión prejudicial, reproducido en la parte dispositiva]

[*omissis*] [aspectos relativos a la suspensión del procedimiento]

**POR ESTOS MOTIVOS**

**EN NOMBRE DE LA LEY**

**RESUELVE:**

[*omissis*]

Plantear una remisión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en virtud del artículo 267, [párrafo segundo], del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con el artículo 267 [TFUE], [párrafo primero], y formular la siguiente cuestión prejudicial: «¿Debe considerarse que las disposiciones de la Directiva 96/67/CE, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, en particular sus artículos 1, 6 y 7, excluyen la aplicación del artículo 102 TFUE —y de cualquier otra disposición con contenido similar— en los casos relativos a la denegación de acceso a la infraestructura aeroportuaria necesaria para el ejercicio de las actividades de asistencia en tierra en los aeropuertos de la [Unión Europea] que no hayan alcanzado el umbral de dos millones de viajeros?»

[*omissis*] [aspectos relativos a la suspensión del procedimiento]

[*omissis*] [procedimiento nacional]

[*omissis*]