Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Niende Afdeling)

13. februar 2025 *

»Appel – statsstøtte – luftfartssektoren – foranstaltninger gennemført af Timişoaras internationale lufthavn (Rumænien) til fordel for Wizz Air og andre luftfartsselskaber, der benytter denne lufthavn – afgørelse, hvorved det fastslås, at der ikke foreligger statsstøtte – annullationssøgsmål – artikel 263 TEUF – antagelse til realitetsbehandling – betingelse om, at en sagsøger skal være umiddelbart og individuelt berørt – begrundelsespligt – urigtig gengivelse af beviserne«

I de forenede sager C-244/23 P – C-246/23 P,

angående tre appeller i henhold til artikel 56 i statutten for Den Europæiske Unions Domstol, iværksat den 17. april 2023,

Europa-Kommissionen ved I. Georgiopoulos og F. Tomat, som befuldmægtigede,

appellant i sag C-244/23 P,

de øvrige parter i appelsagen:

Carpatair SA, Timişoara (Rumænien), ved abogados P. González Alarcón, J. Rivas Andrés og advocaat J. Saké,

sagsøger i første instans,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), Budapest (Ungarn), ved dikigoros I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogado S. Rating og avocat E. Vahida,

Societatea Națională »Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia« SA (AITTV), Ghiroda (Rumænien), ved V. Power, SC, og solicitor R. Hourihan,

intervenienter i første instans,

og

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), Budapest, ved dikigoros I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogado S. Rating og avocat E. Vahida,

appellant i sag C-245/23 P,

* Processprog: engelsk.

de øvrige parter i appelsagen:

Carpatair SA, Timişoara, ved abogados P. González Alarcón og J. Rivas Andrés samt advocaat J. Saké,

sagsøger i første instans,

Europa-Kommissionen ved I. Georgiopoulos og F. Tomat, som befuldmægtigede,

sagsøgt i første instans,

Societatea Națională »Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia« SA (AITTV), Ghiroda, ved V. Power, SC, og solicitor R. Hourihan,

intervenient i første instans,

og

Societatea Națională »Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia« SA (AITTV), Ghiroda, ved V. Power, SC, og solicitor R. Hourihan,

appellant i sag C-246/23 P,

de øvrige parter i appelsagen:

Carpatair SA, Timişoara, ved abogados P. González Alarcón, J. Rivas Andrés og advocaat J. Saké,

sagsøger i første instans,

Europa-Kommissionen ved I. Georgiopoulos og F. Tomat, som befuldmægtigede,

sagsøgt i første instans,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), Budapest, ved dikigoros I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogado S. Rating og avocat E. Vahida,

intervenient i første instans,

har

DOMSTOLEN (Niende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden for Tredje Afdeling, C. Lycourgos (refererende dommer), som fungerende formand for Niende Afdeling, samt dommerne S. Rodin og O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 4. oktober 2024,

afsagt følgende

Dom

1 Europa-Kommissionen (sag C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (herefter »Wizz Air«) (sag C-245/23 P) og Societatea Națională »Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia« SA (AITTV) (sag C-246/23 P) har med deres respektive appelskrifter nedlagt påstand om ophævelse af Den Europæiske Unions Rets dom af 8. februar 2023, Carpatair mod Kommissionen (T-522/20, herefter »den appellerede dom«, EU:T:2023:51), hvorved sidstnævnte annullerede artikel 2 i Kommissionens afgørelse (EU) 2021/1428 af 24. februar 2020 om Rumæniens statsstøtte SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) til Timișoara International Airport – Wizz Air (EUT 2021, L 308, s. 1, herefter »den omtvistede afgørelse«), for så vidt som det heri fastslås, at de lufthavnsafgifter, der fremgår af luftfartsinformationspublikationen (herefter »AIP«) for 2010 og aftalerne indgået mellem AITTV og Wizz Air i 2008 (herefter »aftalerne af 2008«), herunder de ændringer, som disse aftaler var genstand for i 2010 (herefter »ændringsaftalerne af 2010«), ikke udgør statsstøtte.

Sagens baggrund

2 Timișoaras internationale lufthavn (Rumænien) drives af AITTV, som er et selskab, hvori den rumænske stat ejer 80% af kapitalen.

3 Carpatair SA er et regionalt rumænsk luftfartsselskab. I 2000 etablerede dette selskab sit knudepunkt i lufthavnen, hvorfra det drev et stjerneformet rutenet.

4 I 2008 indgik AITTV som led i en strategi, der skulle tiltrække lavprisluftfartsselskaber og øge den nævnte lufthavns samlede rentabilitet, 2008-aftalerne med det ungarske lavprisluftfartsselskab Wizz Air, hvilke fastlagde principperne for deres samarbejde og de almindelige betingelser for Wizz Airs anvendelse af lufthavnsinfrastrukturerne og -tjenesterne. Den 25. juni 2010 blev to af 2008-aftalerne ændret ved ændringsaftalerne af 2010 i kraft af en ny ordning, der blev aftalt mellem Wizz Air og AITTV, og som omfattede perioden indtil den 6. februar 2011. Wizz Air indledte sine flyvninger fra samme lufthavn i oktober 2008.

5 Den 30. september 2010 indgav Carpatair en klage til Kommissionen over en angiveligt ulovlig statsstøtte til Wizz Air.

6 Den 24. maj 2011 meddelte Kommissionen Rumænien, at den havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, TEUF vedrørende bl.a. 2008-aftalerne og de nedsættelser og rabatter på lufthavnsafgifter, der var blevet indrømmet i henhold til AIP for 2007, 2008 og 2010.

7 Carpatair indstillede i 2014 sine aktiviteter i Timișoaras internationale lufthavn og gennemgik en retslig omstrukturering. Hovedknudepunktet for dette selskabs aktiviteter ligger nu i Arad lufthavn (Rumænien), som ligger 50 kilometer (km) fra Timișoaras internationale lufthavn, og hvorfra selskabet bl.a. tilbyder charterflyvninger. Det tilbyder ikke længere ruteflyvninger.

8 Den 24. februar 2020 vedtog Kommissionen den omtvistede afgørelse.

9 Hvad angår de lufthavnsafgifter, der fremgår af AIP for 2007, 2008 og 2010, fandt Kommissionen i den omtvistede afgørelse, at grundsatsen for, rabatterne på og nedsættelserne af disse afgifter ikke var selektive.

10 Hvad angår 2008-aftalerne og ændringsaftalerne af 2010 (herefter samlet »aftalerne af 2008 og 2010«) anførte Kommissionen, idet den tog hensyn til de økonomiske vurderinger, der var foretaget efter indgåelsen af disse aftaler, at disse ville medføre en marginal rentabilitet for AITTV. Kommissionen fastslog derfor, at en fornuftig privat aktør under markedsøkonomiske vilkår ville have indgået sådanne aftaler. De nævnte aftaler indgik desuden i en generel strategi og en langsigtet indsats, der skulle sikre Timișoaras internationale lufthavns overordnede rentabilitet. Kommissionen konkluderede derfor, at de ikke gav Wizz Air en økonomisk fordel, som selskabet ikke ville have opnået på normale markedsvilkår.

Sagen for Retten og den appellerede dom

11 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 11. august 2020 anlagde Carpatair sag med påstand om annullation af den omtvistede afgørelse.

12 Ved den appellerede dom fastslog Retten, at Kommissionen havde begået en retlig fejl ved ikke at undersøge, om den nedsættelse af lufthavnsafgifterne, der var fastsat i punkt 7.3 i AIP for 2010, isoleret set var af selektiv karakter. Endvidere fastslog Retten, at Kommissionen ikke havde givet en retlig begrundelse for den vurdering, ifølge hvilken aftalerne af 2008 og 2010 ikke havde givet Wizz Air en økonomisk fordel, som dette selskab ikke ville have opnået under sædvanlige markedsvilkår. Efter at have tiltrådt det første anbringende og delvist tiltrådt det andet anbringende, som Carpatair havde fremsat til støtte for dette søgsmål, annullerede Retten således artikel 2 i den omtvistede afgørelse i det omfang, der er præciseret i nærværende doms præmis 1.

Parternes påstande i appelsagerne

Parternes påstande i sag C-244/23 P

13 Kommissionen har med sin appel nedlagt følgende påstande:

– Den appellerede dom ophæves, for så vidt som Carpatairs andet anbringende derved blev taget til følge.

– Det andet anbringende i sag T-522/20 forkastes.

– Carpatair tilpligtes at betale sagsomkostningerne i begge instanser.

14 Carpatair har nedlagt følgende påstande:

– Appellen forkastes.

– Kommissionen tilpligtes at betale sagsomkostningerne i første instans og i appelsagen.

Parternes påstande i sag C-245/23 P

15 Wizz Air har med sin appel nedlagt følgende påstande:

– Den appellerede dom ophæves.

– Kommissionen frifindes i det søgsmål, som Carpatair anlagde ved Retten.

– Carpatair tilpligtes at betale sagsomkostningerne i første instans og i appelsagen.

16 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

– Den appellerede dom ophæves.

– Carpatair tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

17 Carpatair har nedlagt følgende påstande:

– Appellen forkastes.

– Wizz Air tilpligtes at betale sagsomkostningerne i første instans og i appelsagen.

Parternes påstande i sag C-246/23 P

18 AITTV har med sin appel nedlagt følgende påstande:

– Den appellerede dom ophæves.

– Kommissionen frifindes i Carpatairs søgsmål i første instans, eller sagen hjemvises til Retten.

– Carpatair tilpligtes at betale sagsomkostningerne i første instans og i appelsagen, eller, såfremt Domstolen beslutter at hjemvise sagen til Retten, udsættes afgørelsen om sagsomkostningerne.

19 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

– Den appellerede dom ophæves.

– Carpatair tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

20 Carpatair har nedlagt følgende påstande:

– Appellen forkastes.

– AITTV tilpligtes at betale sagsomkostningerne i første instans og i appelsagen.

Anbringenderne om Carpatairs manglende søgsmålskompetence

Parternes argumenter

Wizz Airs første anbringende i sag C-245/23 P

21 Med det første anbringende har Wizz Air, støttet af Kommissionen, gjort gældende, at Retten ved at fastslå, at aftalerne af 2008 og 2010 var en af årsagerne til skaden på Carpatairs konkurrencemæssige stilling, foretog en urigtig gengivelse af beviserne og tilsidesatte en væsentlig formforskrift.

22 For det første fastslog Retten, at Carpatair var individuelt og umiddelbart berørt af aftalerne af 2008 og 2010 med den begrundelse, at Carpatair og Wizz Air på tidspunktet for vedtagelsen af afgørelsen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i 2011 konkurrerede med hinanden på fem ruter med afgang fra Timișoaras internationale lufthavn, og at Carpatairs passagertal, fortjeneste og indtægter på disse fem ruter mellem 2008 og 2010 var faldet betydeligt.

23 Retten undlod imidlertid at tage hensyn til den omstændighed, at dette fald svarede til eller var betydeligt lavere end det, som Carpatair havde lidt på de ruter, hvor selskabet ikke konkurrerede med Wizz Air.

24 Desuden indeholder den appellerede dom åbenbare fejl, der påvirker beregningen af faldet i Carpatairs fortjeneste.

25 For det andet fastslog Retten i den appellerede doms præmis 77, at det fremgik af de bemærkninger, som Carpatair havde fremsat under den administrative procedure, at selskabet ligeledes havde klaget over, at det ikke havde kunnet overtage flyvninger udført af to andre luftfartsselskaber, der havde forladt Timișoaras internationale lufthavn i 2008, eftersom Wizz Air nu havde overtaget disse flyvninger. Dette forhold blev imidlertid ikke drøftet for Retten. Bilag A.8 til stævningen i annullationssøgsmålet med overskriften »Carpatairs bemærkninger til Kommissionen af 7. juni 2011« blev blot nævnt i stævningen uden at blive sammenfattet. Dette forhold har a fortiori ikke været genstand for en udveksling af synspunkter for Retten, hvilket er i strid med den væsentlige formforskrift, som Wizz Airs ret til at blive hørt i denne henseende udgør.

26 Carpatair har bestridt, at Wizz Airs første anbringende kan antages til realitetsbehandling. Wizz Air har nemlig begrænset sig til at anmode Domstolen om at foretage en fornyet vurdering af de faktiske omstændigheder og beviserne. Den urigtige gengivelse, som Wizz Air har gjort gældende, fremgår endvidere ikke på åbenbar vis af sagsakterne.

27 Carpatair har subsidiært anført, at dette anbringende savner grundlag.

28 I første række har Carpatair indledningsvis gjort gældende, at det nævnte anbringende hviler på en urigtig læsning af den appellerede doms præmis 73, hvorved Retten begrænsede sig til at fastslå, at Carpatair havde godtgjort, at aftalerne af 2008 og 2010 var en af årsagerne til skaden på selskabets konkurrencemæssige stilling. Den omstændighed, at andre ruter drevet af Carpatair end dem, hvor Carpatair konkurrerede med Wizz Air, ligeledes var udsat for et fald i fortjeneste, afkræfter ikke denne konstatering.

29 Wizz Air var endvidere uvidende om, at de skadelige virkninger af aftalerne af 2008 og 2010 ikke var begrænset til de ruter, hvor Wizz Air konkurrerede med Carpatair. Den appellerede dom begrænser sig imidlertid til at fastslå disse virkninger på de ruter, hvor Carpatair konkurrerede direkte med Wizz Air, som det kræves i henhold til artikel 263, stk. 4, TEUF.

30 Endelig begik Retten ganske vist i den appellerede doms præmis 75 og 76 en mindre fejl ved beregningen af faldet i fortjeneste på Carpatairs ruter. Når dette er sagt, er det ubestrideligt, at denne fortjeneste faldt betydeligt mellem 2008 og 2010.

31 I anden række tilsidesatte Retten ikke Wizz Airs ret til at blive hørt med hensyn til argumentet om, at det var umuligt for Carpatair at overtage de to andre luftfartsselskabers ruter fra Timișoaras internationale lufthavn. Som Retten anførte i den appellerede doms præmis 77, havde Carpatair nemlig allerede fremsat sine bemærkninger hertil under den oprindelige undersøgelse. Wizz Air var således bekendt med Carpatairs synspunkt. Wizz Air har endvidere undladt at nævne den omstændighed, at Rettens konstatering i den appellerede doms præmis 78 hviler på de beviser, der er indeholdt i bilag A.7 og A.8 til stævningen i annullationssøgsmålet.

32 I tredje og sidste række har Wizz Air ikke taget hensyn til samtlige de forhold, der førte Retten til i den appellerede doms præmis 54-86 at fastslog, at Carpatair var individuelt berørt.

AITTV's første anbringende i sag C-246/23 P

33 Med det første anbringende har AITTV, støttet af Kommissionen, bl.a. gjort gældende, at Retten begik en retlig fejl ved at fastslå, at Carpatair var umiddelbart og individuelt berørt af den omtvistede afgørelse.

34 For det første begrænsede Retten sig til uden tilstrækkelige beviser at antage, at Carpatair og Wizz Air var konkurrenter, uden at tage hensyn til de af AITTV fremlagte oplysninger, der påviste, at Carpatair og Wizz Air ikke var luftfartsselskaber af en type og størrelse, der kunne sammenlignes med hinanden, og at de opererede på ruter, der i vidt omfang var forskellige.

35 For det andet antog Retten ligeledes uden tilstrækkelige beviser, at Carpatair i væsentligt omfang var påvirket af den omtvistede afgørelse, uden at tage hensyn til de argumenter, der var blevet fremført for den.

36 I første række gjorde AITTV for Retten gældende, at Carpatairs retlige og faktiske situation uafhængigt af aftalerne af 2008 og 2010 på tidspunktet for indgåelsen af disse aftaler var af en sådan art, at dette luftfartsselskab ikke kunne have vedblevet med at operere med succes fra Timișoaras internationale lufthavn, idet selskabets forretningsmodel var forældet. På trods af de beviser, der blev fremlagt for Retten i denne henseende, tog den heller ikke hensyn til den globale finanskrise, som påvirkede luftfartsselskaberne på tidspunktet for de omhandlede faktiske omstændigheder, og som udgjorde en anden plausibel forklaring på de vanskeligheder, som Carpatair var stødt på.

37 I anden række fremlagde Carpatair ikke noget bevis for, at aftalerne af 2008 og 2010 havde haft nogen indvirkning på selskabets situation, som selskabet selv i punkt 4 i stævningen i annullationssøgsmålet anså for at være identisk med den, som mange andre luftfartsselskaber, der flyver fra Timișoaras internationale lufthavn, befandt sig i. Det følger desuden af stævningens

punkt 116, at virkningerne af disse aftaler ikke nødvendigvis var specifikke for dette luftfartsselskab. Retten undersøgte imidlertid ikke, om det nævnte selskabs eventuelle tab skyldtes konkurrence fra andre luftfartsselskaber end Wizz Air eller andre faktorer.

38 Som anført i den appellerede doms præmis 70 faldt Carpatairs passagertal, fortjeneste og indtægter på de fem ruter, hvor selskabet konkurrerede med Wizz Air, ganske vist betydeligt mellem 2008 og 2010. De beviser, der blev fremlagt for Retten, påviser imidlertid, at Carpatairs fortjeneste faldt på alle dette luftfartsselskabs ruter fra Timişoaras internationale lufthavn og ikke kun på de ruter, der var sammenfaldende med ruter, der blev drevet af Wizz Air. Den appellerede dom behandler imidlertid ikke disse forhold, der godtgør, at Carpatair ikke er umiddelbart og individuelt berørt som omhandlet i artikel 263, stk. 4, TEUF.

39 For det tredje henviste Retten i den appellerede doms præmis 78 til et indtægtstab for Carpatair, selv om Carpatair ikke havde påberåbt sig dette i sine skriftlige indlæg i første instans.

40 Carpatair har bestridt, at AITTV's første anbringende kan antages til realitetsbehandling, med den begrundelse, at det er vagt og upræcist, idet AITTV ikke sondrer mellem de omtvistede foranstaltninger og de tilsvarende retlige kriterier samt sammenblander Rettens undersøgelse af søgsmålskompetencen og søgsmålsinteressen.

41 Carpatair har subsidiært anført, at dette anbringende savner grundlag.

42 Retten definerede og anvendte således omhyggeligt de relevante retlige kriterier med henblik på at fastslå Carpatairs søgsmålskompetence til at nedlægge påstand om annullation af den omtvistede afgørelse, for så vidt som den vedrører såvel aftalerne af 2008 og 2010 som AIP for 2010. Det fremgår klart af den appellerede doms opbygning, som udtømmende behandler spørgsmålet om, hvorvidt Carpatair er individuelt berørt af aftalerne af 2008 og 2010, og spørgsmålet om, hvorvidt selskabet er umiddelbart berørt af såvel disse aftaler som af AIP for 2010, at Carpatairs søgsmålskompetence er blevet tilstrækkeligt godtgjort.

AITTV's femte anbringende i sag C-246/23 P

43 Med det femte anbringende har AITTV, støttet af Kommissionen, for det første gjort gældende, at Retten ikke tog tilstrækkeligt hensyn til de beviser, som Kommissionen, Wizz Air og AITTV havde fremlagt, og som godtgjorde, at der ikke var effektiv konkurrence mellem Wizz Air og Carpatair på tidspunktet for indgåelsen af aftalerne af 2008 og 2010.

44 AITTV er af den opfattelse, at selv om Retten ikke er forpligtet til at vurdere hvert eneste argument, der er fremført for den, udgør det imidlertid en tilsidesættelse af en væsentlig formforskrift, når den, som i den foreliggende sag, i den appellerede doms præmis 63 og 69 angiver en lang række argumenter og materielle beviser uden at foretage en bedømmelse heraf, idet en anden vurdering af disse forhold ville have ført til, at Carpatairs søgsmål skulle afvises.

45 De beviser, som AITTV, Wizz Air og Kommissionen fremlagde, godtgør bl.a. den økonomiske rationalitet af aftalerne af 2008 og 2010 samt den omstændighed, at luftfartsselskaberne var blevet udvalgt ved indkaldelse af interessetilkendegivelser, hvilket gjorde det muligt for AITTV at vælge de mest attraktive tilbud. Disse forhold gjorde det muligt at godtgøre, at disse aftaler ville medføre en marginal rentabilitet.

46 Desuden indeholder den appellerede dom ingen præciseringer vedrørende de relevante markeder og markedsandele, luftfartsselskabernes kapacitet, ruternes substituerbarhed, omkostninger og fortjenstmargener samt andre parametre, der gør det muligt at afgøre, om Wizz Air og Carpatair var konkurrenter.

47 Selv om Retten i den appellerede doms præmis 15 anerkendte, at Carpatair havde indstillet sine aktiviteter i Timişoaras internationale lufthavn, og at selskabet ikke længere tilbød ruteflyvninger, tog den i øvrigt ikke tilstrækkeligt hensyn til disse væsentlige faktiske omstændigheder.

48 For det andet tilsidesatte Retten sin begrundelsespligt, idet den ikke identificerede årsagsforbindelsen mellem Carpatairs økonomiske vanskeligheder og den formodede konkurrence fra Wizz Air, og idet den i den appellerede doms præmis 83 begrænsede sig til at formulere formodninger, samtidig med at den så bort fra andre mulige forklaringer, der fremgår af sagsakterne.

49 Mens Carpartair i punkt 46 i stævningen i første instans gjorde gældende, at selskabet konkurrerede direkte med Wizz Air på fem ruter, erkendte selskabet i stævningens punkt 50 at have indstillet sine aktiviteter på femten ruter med afgang fra Timişoaras internationale lufthavn. Det følger heraf, at Carpatairs vanskeligheder var for store til, at de kunne tilskrives konkurrencen fra Wizz Air, der kun fandt sted på en tredjedel af Carpatairs ruter fra denne lufthavn.

50 Carpatair undlod i øvrigt i stævningen i første instans at anføre, at selskabet på visse ruter konkurrerede med andre luftfartsselskaber end Wizz Air. Denne konkurrence, som ligeledes kunne have påvirket Carpatairs situation, blev imidlertid ikke undersøgt i den appellerede dom.

51 Carpatair er af den opfattelse, at AITTV's femte anbringende skal afvises, for så vidt som AITTV heri har begrænset sig til at gentage argumenter, som det allerede fremførte for Retten, uden at føre bevis for en retlig fejl eller en urigtig gengivelse af beviserne.

52 Carpatair har subsidiært anført, at dette anbringende savner grundlag.

53 Carpatair har i denne forbindelse anført, at det følger af fast retspraksis, at den væsentlige skade på appellantens konkurrencemæssige stilling på de pågældende markeder ikke følger af en grundig analyse af de forskellige konkurrenceforhold på disse markeder, men principielt af en umiddelbar konstatering af, at tildelingen af den pågældende foranstaltning bevirker, at denne stilling i væsentligt omfang blev skadet.

54 Den detaljerede analyse i den appellerede dom viser, at Retten i tilstrækkelig grad undersøgte alle de beviser, der var blevet fremlagt for den, og at den på grundlag heraf med rette konkluderede, at aftalerne af 2008 og 2010 i væsentligt omfang kunne påvirke Carpatairs konkurrencemæssige stilling på de pågældende markeder.

Domstolens bemærkninger

Om formaliteten

55 Hvad for det første angår spørgsmålet om, hvorvidt Wizz Airs første anbringende kan antages til realitetsbehandling, skal det fastslås, at Carpatair, samtidig med at selskabet har gjort gældende, at Rettens konstateringer af de faktiske omstændigheder ikke er materielt urigtige, ikke desto mindre har anerkendt, at Retten begik en fejl ved beregningen af faldet i Carpatairs fortjeneste, henset til de beløb, der er nævnt i et af bilagene til selskabets stævning i annullationssøgsmålet. Wizz Air har endvidere ved at påberåbe sig Rettens tilsidesættelse af retten til at blive hørt ikke begrænset sig til at anmode Domstolen om at foretage en fornyet vurdering af de faktiske omstændigheder, men har påberåbt sig en tilsidesættelse af en væsentlig formforskrift, hvilket udgør et retligt anbringende, som Domstolen kan tage stilling til under en appelsag.

56 Hvad for det andet angår spørgsmålet om, hvorvidt AITTV's første anbringende kan antages til realitetsbehandling, skal det bemærkes, at dette anbringende ikke er formuleret så upræcist, at det ikke gør det muligt at forstå de argumenter, som det er støttet på. Endvidere kan den omstændighed alene, at dette selskab har anlagt en urigtig fortolkning af de betingelser for et annullationssøgsmåls antagelse til realitetsbehandling, der er fastsat i artikel 263, stk. 4, TEUF, ikke medføre, at det nævnte anbringende skal afvises. Såfremt det antages, at en sådan fejl er godtgjort, ville den nemlig føre til, at samme anbringende blev forkastet som ugrundet.

57 Hvad for det tredje og sidste angår spørgsmålet om, hvorvidt AITTV's femte anbringende kan antages til realitetsbehandling, skal det fastslås, at dette selskab med dette anbringende har anfægtet den appellerede dom, for så vidt som Retten ikke tog hensyn til de beviser, der var fremlagt for den, og tilsidesatte sin begrundelsespligt. Idet det nævnte anbringende er afledt af den appellerede dom, kan det således ikke udgøre en gentagelse af de argumenter, der blev fremført i første instans.

58 Det følger heraf, at Carpatairs argumentation om, at Wizz Airs første anbringende samt AITTV's første og femte anbringende ikke kan antages til realitetsbehandling, skal forkastes i sin helhed.

Om realiteten

59 Det er ubestridt, at den omtvistede afgørelse dels udgør en individuel retsakt, for så vidt som det heri fastslås, at aftalerne af 2008 og 2010 ikke udgør statsstøtte, dels udgør en regelfastsættende retsakt, der ikke omfatter gennemførelsesforanstaltninger som omhandlet i artikel 263, stk. 4, tredje sætningsled, TEUF, for så vidt som det heri fastslås, at den ordning for lufthavnsafgifter, der blev indført ved AIP for 2010, ikke udgør statsstøtte. Retten fastslog følgelig med rette, at Carpatair med henblik på at godtgøre sin søgsmålskompetence skulle føre bevis for at være umiddelbart og individuelt berørt af den del af den omtvistede afgørelse, der vedrørte aftalerne af 2008 og 2010, selv om det var tilstrækkeligt for selskabet at godtgøre, at det var umiddelbart berørt af den del af denne afgørelse, der vedrørte AIP for 2010.

60 AITTV og Wizz Air har, støttet af Kommissionen, anfægtet Rettens vurderinger, hvorved den fastslog, at Carpatair var umiddelbart og individuelt berørt af den del af den omtvistede afgørelse, der vedrørte aftalerne af 2008 og 2010, og at selskabet var umiddelbart berørt af den del af denne afgørelse, der vedrørte AIP for 2010.

– *Betingelsen om, at Carpatair skal være individuelt berørt*

61 Når en sagsøger anfægter berettigelsen af en afgørelse om vurderingen af støtten truffet i henhold til artikel 108, stk. 3, TEUF eller efter afslutningen af den formelle undersøgelsesprocedure, skal den pågældende godtgøre, at denne afgørelse rammer dem på grund af visse egenskaber, som er særlige for dem, eller på grund af en faktisk situation, der adskiller dem fra alle andre og derfor individualiserer dem på lignende måde, som adressaten for en sådan afgørelse ville være det. Dette er bl.a. tilfældet, når den pågældendes stilling på markedet i væsentligt omfang påvirkes af den støtteforanstaltning, som den pågældende afgørelse vedrører (jf. i denne retning dom af 17.9.2015, Mory m.fl. mod Kommissionen, C-33/14 P, EU:C:2015:609, præmis 97, og af 31.1.2023, Kommissionen mod Braesch m.fl., C-284/21 P, EU:C:2023:58, præmis 54).

62 I den appellerede doms præmis 61-86 fastslog Retten, at Carpatair var individuelt berørt af den del af den omtvistede afgørelse, der vedrørte aftalerne af 2008 og 2010. Efter at have afvist at tillægge den omstændighed, at Carpatair havde spillet en aktiv rolle i afviklingen af den administrative procedure, afgørende betydning, fremhævede Retten nærmere bestemt dels, at dette selskab havde fremlagt oplysninger vedrørende de markeder, hvor det konkurrerede med Wizz Air, og havde godtgjort, at disse aftaler var en af årsagerne til den væsentlige skade på dets konkurrencemæssige stilling på disse markeder, dels at det nævnte selskab havde godtgjort, at det havde en særlig status, der adskilte det fra de øvrige luftfartsselskaber, der opererede i Timișoaras internationale lufthavn.

63 Hvad for det første angår Rettens vurdering i den appellerede doms præmis 63-70 og 73-85, hvorefter Carpatair havde godtgjort, at aftalerne af 2008 og 2010 i væsentligt omfang kunne skade selskabets konkurrencemæssige stilling på de pågældende markeder, skal det bemærkes, at påvisningen af, at sagsøgerens stilling på det pågældende markedet skades væsentligt, ikke indebærer, at der skal træffes endelig afgørelse om konkurrenceforholdene mellem denne sagsøger og de virksomheder, der er omfattet af den omtvistede foranstaltning, men nødvendigvis kræver af den pågældende sagsøger, at denne præcist har fremdraget grundene til, at virksomhedens retmæssige interesser krænkes af Kommissionens afgørelse, idet denne skader virksomhedens stilling på dette marked væsentligt. Den væsentlige skade på en sagsøgers konkurrencemæssige stilling på nævnte marked følger nemlig ikke af en dybtgående analyse af de forskellige konkurrenceforhold på samme marked, som gør det muligt præcist at fastslå, i hvilket omfang vedkommendes konkurrencestilling skades, men principielt af en prima facie-konstatering af, at tildelingen af den foranstaltning, der er omfattet af Kommissionens afgørelse, fører til, at denne stilling skades væsentligt (jf. i denne retning dom af 12.7.1990, COFAZ mod Kommissionen, C-169/84, EU:C:1990:301, præmis 28, og af 20.1.2022, Deutsche Lufthansa mod Kommissionen, C-594/19 P, EU:C:2022:40, præmis 74 og 75 og den deri nævnte retspraksis).

64 I den foreliggende sag har AITTV i første række foreholdt Retten, at den i den appellerede doms præmis 69 fastslog, at Wizz Air og Carpatair var konkurrenter på fem ruter fra Timișoaras internationale lufthavn, uden at tage hensyn til de modargumenter, der var blevet fremført for den.

65 I denne henseende skal det bemærkes, at anbringendet om Rettens manglende stillingtagen til argumenter fremført i første instans i det væsentlige svarer til påberåbelse af en tilsidesættelse af den begrundelsespligt, der følger af artikel 36 i statutten for Den Europæiske Unions Domstol, der finder anvendelse på Retten i medfør af samme statuts artikel 53, stk. 1, og artikel 117 i

Rettens procesreglement (jf. i denne retning dom af 20.5.2010, Gogos mod Kommissionen, C-583/08 P, EU:C:2010:287, præmis 29, og af 14.9.2023, Land Rheinland-Pfalz mod Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, præmis 93).

66 Endvidere fremgår det af den appellerede doms præmis 64-69, at Retten fastslog, at Wizz Air og Carpatair var konkurrenter på fem ruter med afgang fra Timişoaras internationale lufthavn, med den begrundelse, at disse ruter betjente de samme lufthavne eller lufthavne, der lå mindre end 100 km fra hinanden. Det fremgår derimod ikke af nogen passage i den appellerede dom, at Retten undersøgte de argumenter, hvormed AITTV havde bestridt, at der forelå et sådant konkurrenceforhold, idet AITTV i punkt 15 i sit interventionsindlæg for Retten bl.a. gjorde gældende, at Wizz Air og Carpatair havde forskellige forretningsmodeller og en flyflåde med forskellige tekniske egenskaber.

67 Ganske vist er det rigtigt, at det ikke påhviler Retten i sin fremstilling udtømmende og et for et at behandle alle de argumenter, der er fremført af parterne i sagen, og at Rettens begrundelse således kan fremgå indirekte, forudsat at de berørte parter kan få kendskab til begrundelsen for, at Retten ikke har godtaget deres argumenter, og således, at Domstolen kan råde over de oplysninger, der er nødvendige for, at den kan udøve sin prøvelsesret (dom af 9.9.2008, FIAMM m.fl. mod Rådet og Kommissionen, C-120/06 P og C-121/06 P, EU:C:2008:476, præmis 96, og af 14.9.2023, Land Rheinland-Pfalz mod Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, præmis 94).

68 Det er ligeledes korrekt, således som det er anført i denne doms præmis 63, at i forbindelse med vurderingen af, om et søgsmål i henhold til artikel 263, stk. 4, TEUF kan antages til realitetsbehandling, indebærer påvisningen af, at sagsøgerens stilling på det pågældende marked skades væsentligt, ikke, at der skal træffes endelig afgørelse om konkurrenceforholdet mellem denne sagsøger og den angivelige modtager af den pågældende støtte.

69 For så vidt som de oplysninger, som AITTV havde fremlagt i den foreliggende sag, tilsigtede at anfægte relevansen af de oplysninger, som Carpatair havde fremlagt, med henblik på prima facie at godtgøre, at dette luftfartsselskab konkurrerede med Wizz Air, skulle Retten imidlertid for at opfylde den begrundelsespligt, der påhviler den, have redegjort for grundene til, at den fandt, at disse oplysninger ikke kunne rejse tvivl om dens vurdering af, at Carpatair og Wizz Air var konkurrenter.

70 Det følger af det ovenstående, at Retten ved at fastslå, at Carpatair konkurrerede med Wizz Air på fem ruter fra Timişoaras internationale lufthavn, uden at angive grundene til, at den ikke tiltrådte AITTV's argumenter med henblik på at bestride, at der forelå en sådan konkurrence, tilsidesatte forpligtelsen til at begrunde sine domme på en måde, der er tilstrækkelig til, at de berørte parter kan få kendskab til de grunde, som den støttede sig på, og til, at Domstolen kan råde over de oplysninger, der er nødvendige for, at den kan udøve sin prøvelsesret under en appel.

71 I anden række er Wizz Air og AITTV af den opfattelse, at Retten i den appellerede doms præmis 73-85 ikke godtgjorde, at aftalerne af 2008 og 2010 kunne være årsagen til den væsentlige påvirkning af Carpatairs konkurrencemæssige stilling.

72 I den appellerede dom baserede Retten sig på to grunde, da den i den appellerede doms præmis 79 konkluderede, at Carpatair havde godtgjort, at aftalerne af 2008 og 2010 var en af årsagerne til den væsentlige påvirkning af selskabets stilling på markederne og skaden på dets konkurrencemæssige stilling.

73 I første omgang bemærkede Retten i den appellerede doms præmis 77, at Carpatair under den administrative procedure havde klaget over et indtægtstab som følge af, at dette luftfartsselskab ikke kunne overtage to ruter fra Timișoaras internationale lufthavn til Norditalien.

74 Som det fremgår af den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 61, påhviler det imidlertid sagsøgeren at fremlægge beviser for sin søgsmålskompetence for Retten. Som Wizz Air og AITTV, støttet af Kommissionen, har anført, påberåbte Carpatair sig imidlertid ikke dette indtægtstab i stævningen i første instans.

75 Selv om det er korrekt, at Carpatair som bilag A.8 vedlagde stævningen de bemærkninger, som selskabet havde fremsat i forbindelse med den administrative procedure, og hvori det henviste til det nævnte indtægtstab, må det konstateres, at stævningen kun nævner dette bilag i fodnote 31, og at denne note udelukkende henviser generelt til det nævnte bilag. Ingen af de passager i Carpatairs stævning, der omhandler formaliteten med hensyn til annullationssøgsmålet, henviser til et sådant indtægtstab som følge af Wizz Airs illoyale konkurrence.

76 Den »kort[e] fremstilling af søgsmålsgrundene«, der skal fremgå af enhver stævning, som omhandlet i artikel 21 i statutten for Den Europæiske Unions Domstol, der finder anvendelse på Retten i medfør af denne statuts artikel 53, stk. 1, og i artikel 76, litra d), i Rettens procesreglement, betyder, at stævningen skal indeholde udtrykkelige angivelser af de grunde, søgsmålet støttes på. Såfremt et søgsmål for Retten skal kunne admitteres, er det således nødvendigt, at de væsentlige faktiske og retlige omstændigheder, som søgsmålet støttes på, om end kortfattet, men dog konsekvent og forståeligt fremgår af selve stævningen. Selv om stævningens indhold på særlige punkter kan støttes og udbygges ved henvisninger til bestemte afsnit i dokumenter, der vedlægges som bilag til den, kan der ikke ved en generel henvisning til andre dokumenter, herunder dokumenter, der figurerer som bilag til stævningen, rådes bod på en undladelse af at anføre afgørende dele af den retlige argumentation, der i medfør af disse bestemmelser skal være indeholdt i stævningen (jf. i denne retning dom af 3.3.2022, WV mod EU-Udenrigstjenesten, C-162/20 P, EU:C:2022:153, præmis 67 og 68, og af 27.2.2024, EUIPO mod The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, præmis 96).

77 Under disse omstændigheder tilkom det følgelig ikke Retten at supplere den argumentation, som Carpatair havde fremført i stævningen, ved i bilagene hertil at søge efter og identificere beviser, der kunne underbygge, at dette selskabs søgsmål kunne antages til realitetsbehandling.

78 Retten begik således en retlig fejl ved i den appellerede doms præmis 77 at lægge til grund, at der forelå et indtægtstab som følge af, at Carpatair ikke kunne overtage to ruter fra Timișoara internationale lufthavn til Norditalien.

79 I anden omgang bemærkede Retten i den appellerede doms præmis 74-76, at det fremgår af bilag A.7 til stævningen, at Carpatairs nettofortjeneste mellem 2008 og 2010 på de fem ruter med afgang fra Timișoaras internationale lufthavn, på hvilke den fastslog, at dette selskab konkurrerede med Wizz Air, var faldet med 52% for så vidt angår fire ruter til Italien og med 57% for så vidt angår ruten til Düsseldorf (Tyskland).

80 Det skal i denne forbindelse bemærkes, således som Wizz Air har gjort gældende, at denne konstatering følger af en urigtig gengivelse af bilag A.7 til Carpatairs stævning i annullationssøgsmålet. Disse procentsatser afspejler nemlig ikke fortjenesten på disse ruter, men svarer til det forhold, som fortjenesten på de nævnte ruter for 2010 udgør i forhold til fortjenesten på de samme ruter for 2008, hvilket Carpatair i øvrigt anerkendte i sit svarskrift.

81 Som Wizz Air og AITTV har gjort gældende uden at blive modsagt af Carpatair, fremgår det desuden af dette bilag A.7, at fortjenesten på visse ruter, som Carpatair betjente fra Timişoaras internationale lufthavn, og i forhold til hvilke Retten i den appellerede doms præmis 69 fastslog, at sidstnævnte selskab ikke havde godtgjort, at det konkurrerede med Wizz Air, i samme periode faldt lige så meget, hvis ikke mere, end fortjenesten på de ruter, hvor Carpatair ifølge Retten konkurrerede direkte med Wizz Air.

82 Ved at undlade at tage hensyn til sådanne oplysninger, selv om de klart fremgik af bilag A.7 til Carpatairs stævning i første instans, og ved at undlade at forklare grundene til denne undladelse foretog Retten en urigtig gengivelse af dette bevis og tilsidesatte sin begrundelsespligt.

83 Henset til et sådant samlet fald i fortjenesten på de ruter, som Carpatair drev fra Timişoaras internationale lufthavn, kunne Retten derudover ikke begrænse sig til i den appellerede doms præmis 80 at fastslå, at de oplysninger, som dette luftfartsselskab havde fremlagt med henblik på at godtgøre, at aftalerne af 2008 og 2010 i væsentligt omfang kunne påvirke selskabets konkurrencemæssige stilling på de pågældende markeder, ikke blev draget i tvivl af de argumenter, der tilsigtede at godtgøre, at faldet skyldtes andre faktorer såsom det nævnte luftfartsselskabs angiveligt forældede forretningsmodel, det konkurrencepres, som samme selskab var udsat for fra andre luftfartsselskaber end Wizz Air, eller den globale finanskrise, uden at tage hensyn til disse argumenter og under alle omstændigheder uden at forklare, hvorfor de nævnte argumenter skulle forkastes.

84 Som Retten bemærkede i den appellerede doms præmis 82, kan det ganske vist ikke kræves, at Carpatair skulle godtgøre, at selskabets væsentlige økonomiske vanskeligheder alene skyldtes aftalerne af 2008 og 2010. Når dette er sagt, er det stadig nødvendigt, at Retten kunne konkludere, at det i det mindste var sandsynligt, at disse aftaler var årsagen til disse vanskeligheder.

85 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at Retten ikke begrundede sin vurdering, hvorefter aftalerne af 2008 og 2010 i væsentligt omfang kunne påvirke Carpatairs konkurrencemæssige stilling på de pågældende markeder.

86 Hvad for det andet angår Rettens bedømmelse i den appellerede doms præmis 71 og 72, hvorefter Carpatair havde godtgjort at have en særlig status, der adskilte selskabet fra de øvrige luftfartsselskaber i Timişoaras internationale lufthavn, skal det indledningsvis bemærkes, at spørgsmål om formaliteten vedrørende et annullationssøgsmål udgør et spørgsmål om en ufravigelig procesforudsætning, som Unionens retsinstanser til enhver tid – selv af egen drift – kan efterprøve (dom af 21.9.2023, China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products m.fl. mod Kommissionen, C-478/21 P, EU:C:2023:685, præmis 42 og den deri nævnte retspraksis).

87 Udsagnet i den appellerede doms præmis 72 om, at Carpatair havde en særlig status, for så vidt som det var det eneste selskab, der konkurrerede direkte med Wizz Air på fem ruter med afgang fra Timişoaras internationale lufthavn, er behæftet med en begrundelsesmangel, således som det er anført i nærværende doms præmis 70.

88 De angivelige konkurrenceforhold mellem Wizz Air og Carpatair kunne således ikke underbygge konstateringen af, at sidstnævnte luftfartsselskab havde en særlig status, der adskilte det fra alle andre og derfor individualiserede det på lignende måde som adressaten for den omtvistede afgørelse, dvs. Rumænien.

89 Under disse omstændigheder er udsagnet i den appellerede doms præmis 71 om, at Timişoaras internationale lufthavns aktiviteter var koncentreret om Carpatairs virksomhed, og at 90% af Carpatairs omsætning hidrørte fra selskabets virksomhed i denne lufthavn, ikke tilstrækkeligt til at godtgøre, at sidstnævnte selskab, hvorom det ikke i tilstrækkelig grad er blevet godtgjort, at det konkurrerede med Wizz Air, er individuelt berørt af den del af den omtvistede afgørelse, hvori det fastslås, at aftalerne af 2008 og 2010, der blev indgået mellem nævnte lufthavn og Wizz Air, ikke udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107 TEUF.

90 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at Retten ikke i tilstrækkelig grad begrundede sin konklusion om, at Carpatair havde godtgjort at være individuelt berørt af den del af den omtvistede afgørelse, der vedrørte aftalerne af 2008 og 2010.

– *Betingelsen om, at Carpatair skal være umiddelbart berørt*

91 Som Retten med føje bemærkede i den appellerede doms præmis 87 og 89, skulle Carpatair med henblik på at godtgøre, at selskabet var umiddelbart berørt af den omtvistede afgørelse, bl.a. godtgøre, at denne afgørelse umiddelbart havde indvirkning på dets retsstilling, ved på relevant vis at fremføre årsagerne til, at den nævnte afgørelse kunne stille selskabet i en ugunstig konkurrencesituation.

92 I denne henseende bemærkede Retten i den appellerede doms præmis 90, at det fremgik af sagsakterne, at Wizz Air var den angivelige begunstigede af aftalerne af 2008 og 2010 og af AIP for 2010, at dette selskab og Carpatair udøvede aktiviteter, som lignede hinanden, og at de drev virksomhed på det samme marked for tjenesteydelser og på det samme geografiske marked. Retten konkluderede derfor, at Carpatair på relevant vis havde begrundet, at den omtvistede afgørelse kunne stille selskabet i en ugunstig konkurrencesituation.

93 AITTV har imidlertid foreholdt Retten, at den i denne præmis 90 i det væsentlige fastslog, at Wizz Air og Carpatair var konkurrenter, uden at tage hensyn til de modargumenter, der i denne henseende var blevet fremført for den.

94 Som det allerede er anført i denne doms præmis 70, er en sådan konstatering fra Rettens side faktisk behæftet med en begrundelsesmangel.

95 Den appellerede dom er således ligeledes behæftet med en begrundelsesmangel, for så vidt som Retten fastslog, at Carpatair er umiddelbart berørt af den omtvistede afgørelse, for så vidt som den vedrører både aftalerne af 2008 og 2010 og AIP for 2010.

96 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at Retten ikke i tilstrækkelig grad begrundede, at Carpatair havde søgsmålskompetence med hensyn til at opnå annullation af den omtvistede afgørelse. Wizz Airs første anbringende og AITTV's første og femte anbringende skal derfor tiltrædes, for så vidt som de anfægter Carpatairs søgsmålskompetence.

97 Uden at det er fornødent at tage stilling til AITTV's og Wizz Airs øvrige appelanbringender eller til Kommissionens appel, navnlig for så vidt som disse tilsigter at rejse tvivl om Rettens ræsonnement vedrørende realiteten, skal den appellerede dom ophæves.

Søgsmålet for Retten

98 I overensstemmelse med artikel 61, stk. 1, andet punktum, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol kan Domstolen, når den ophæver den af Retten trufne afgørelse, selv træffe endelig afgørelse, hvis sagen er moden til påkendelse.

99 Dette er ikke tilfældet i den foreliggende sag.

100 Henset til, at der i den appellerede dom foreligger urigtig gengivelse af beviserne og begrundelsesmangler, indebærer undersøgelsen af, om søgsmålet i første instans kan antages til realitetsbehandling, og i givet fald, om der er grundlag for søgsmålet, faktiske vurderinger, som kræver, at Domstolen træffer yderligere foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse eller bevisoptagelse.

101 Følgelig skal sagen hjemvises til Retten.

Sagsomkostninger

102 Da sagen hjemvises til Retten, skal afgørelsen om omkostningerne i nærværende appelsager udsættes.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Niende Afdeling):

1) Den Europæiske Unions Rets dom af 8. februar 2023, Carpatair mod Kommissionen (T-522/20, EU:T:2023:51), ophæves.

2) Sagen hjemvises til Den Europæiske Unions Ret.

3) Afgørelsen om sagsomkostningerne udsættes.

Underskrifter