Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (yhdeksäs jaosto)

13 päivänä helmikuuta 2025*

Muutoksenhaku – Valtiontuet – Lentoliikenteen ala – Timişoaran (Romania) kansainvälisen lentoaseman Wizz Airin ja muiden kyseistä lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden hyväksi toteuttamat toimenpiteet – Päätös, jossa todetaan, ettei kyseessä ole valtiontuki – Kumoamiskanne – SEUT 263 artikla – Tutkittavaksi ottaminen – Edellytys, jonka mukaan toimen on koskettava kantajaa suoraan ja erikseen – Perusteluvelvollisuus – Todistusaineiston huomioon ottaminen vääristyneellä tavalla

Yhdistetyissä asioissa C-244/23 P–C-246/23 P,

joissa on kyse Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 56 artiklaan perustuvista kolmesta valituksesta, jotka on pantu vireille 17.4.2023,

Euroopan komissio, asiamiehinään I. Georgiopoulos ja F. Tomat,

valittajana asiassa C-244/23 P,

ja joissa muina osapuolina ovat

Carpatair SA, kotipaikka Timişoara (Romania), edustajinaan P. González Alarcón ja J. Rivas Andrés, abogados, sekä J. Saké, advocaat,

kantajana ensimmäisessä oikeusasteessa,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), kotipaikka Budapest (Unkari), edustajinaan I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, ja E. Vahida, avocat,

Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV), kotipaikka Ghiroda (Romania), edustajinaan V. Power, SC, ja R. Hourihan, solicitor,

väliintulijoina ensimmäisessä oikeusasteessa,

ja

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

valittajana asiassa C-245/23 P,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

jossa muina osapuolina ovat

Carpatair SA, kotipaikka Timişoara, edustajinaan P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, ja J. Saké, advocaat,

kantajana ensimmäisessä oikeusasteessa,

Euroopan komissio, asiamiehinään I. Georgiopoulos ja F. Tomat,

vastaajana ensimmäisessä oikeusasteessa,

Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV), kotipaikka Ghiroda, edustajinaan V. Power, SC, ja R. Hourihan, solicitor,

väliintulijana ensimmäisessä oikeusasteessa,

ja

Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV), kotipaikka Ghiroda, edustajinaan V. Power, SC, ja R. Hourihan, solicitor,

valittajana asiassa C-246/23 P,

jossa muina osapuolina ovat

Carpatair SA, kotipaikka Timişoara, edustajinaan P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, ja J. Saké, advocaat,

kantajana ensimmäisessä oikeusasteessa,

Euroopan komissio, asiamiehinään I. Georgiopoulos ja F. Tomat,

vastaajana ensimmäisessä oikeusasteessa, ja

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

väliintulijana ensimmäisessä oikeusasteessa,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (yhdeksäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: kolmannen jaoston puheenjohtaja C. Lycourgos (esittelevä tuomari), joka hoitaa yhdeksännen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit S. Rodin ja O. Spineanu-Matei,

julkisasiamies: M. Szpunar,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 4.10.2024 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Valituksillaan Euroopan komissio (asia C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (jäljempänä Wizz Air) (asia C-245/23 P) ja Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV) (asia C-246/23 P) vaativat unionin tuomioistuinta kumoamaan unionin yleisen tuomioistuimen 8.2.2023 antaman tuomion Carpatair v. komissio (T-522/20, EU:T:2023:51; jäljempänä valituksenalainen tuomio), jolla viimeksi mainittu kumosi valtiontuesta SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011), jonka Romania on myöntänyt Timişoaran kansainväliselle lentoasemalle – Wizz Airille, 24.2.2020 annetun komission päätöksen (EU) 2021/1428 (EUVL 2021, L 308, s. 1; jäljempänä riidanalainen päätös) 2 artiklan sikäli kuin siinä katsotaan, että vuoden 2010 ilmailukäsikirjasta ilmenevät lentoasemamaksut ja AITTV:n ja Wizz Airin väliset vuonna 2008 tehdyt sopimukset (jäljempänä vuoden 2008 sopimukset), mukaan lukien muutokset, joita kyseisiin sopimuksiin tehtiin vuonna 2010 (jäljempänä vuoden 2010 muutossopimukset), eivät ole valtiontukea.

Asian tausta

2 Timişoaran (Romania) kansainvälisen lentoaseman toiminnanharjoittaja on AITTV, joka on yhtiö, josta Romanian valtio omistaa 80 prosenttia.

3 Carpatair SA on romanialainen alueellinen lentoyhtiö. Se perusti vuonna 2000 kyseiselle lentoasemalle liikenteensä solmukohdan, josta käsin se operoi säteittäistä kuljetusverkostoa.

4 Osana strategiaa, jolla pyrittiin houkuttelemaan halpalentoyhtiöitä ja parantamaan kyseisen lentoaseman yleistä kannattavuutta, AITTV teki vuonna 2008 unkarilaisen halpalentoyhtiön Wizz Airin kanssa vuoden 2008 sopimukset, joissa määriteltiin niiden yhteistyötä koskevat periaatteet sekä yleiset edellytykset, joiden mukaisesti Wizz Air käytti lentoaseman infrastruktuuria ja palveluja. Kahta vuoden 2008 sopimuksista muutettiin 25.10.2010 vuoden 2010 muutossopimuksilla Wizz Airin ja AITTV:n välillä sovitulla uudella järjestelmällä, joka oli voimassa 6.2.2011 saakka. Wizz Air aloitti liikennöinnin kyseiseltä lentoasemalta lokakuussa 2008.

5 Carpatair teki 30.9.2010 komissiolle kantelun, joka koski Wizz Airille myönnettyä sääntöjenvastaiseksi oletettua valtiontukea.

6 Komissio ilmoitti 24.5.2011 Romanialle päätöksestään aloittaa SEUT 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu muodollinen tutkintamenettely erityisesti vuoden 2008 sopimuksista sekä vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjojen mukaisesti lentoasemamaksuista myönnetyistä alennuksista ja hyvityksistä.

7 Carpatair lopetti toimintansa Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla ja se oli yrityssaneerauksessa vuodesta 2014 alkaen. Sen liiketoiminnan pääasiallinen keskus on sittemmin ollut Aradin (Romania) lentoasemalla, joka sijaitsee 50 kilometrin päässä Timişoaran kansainvälisestä lentoasemasta ja josta käsin se tarjoaa muun muassa tilauslentoja. Se ei enää tarjoa reittilentoja.

8 Komissio antoi 24.2.2020 riidanalaisen päätöksen.

9 Komissio katsoi riidanalaisessa päätöksessä vuosien 2007, 2008 ja 2010 ilmailukäsikirjoista ilmenevien lentoasemamaksujen osalta, etteivät maksujen perushinta, alennukset ja hyvitykset olleet valikoivia.

10 Vuoden 2008 sopimuksista ja vuoden 2010 muutossopimuksista (jäljempänä yhdessä vuosien 2008 ja 2010 sopimukset) komissio totesi – kyseisten sopimusten tekemisen jälkeen laaditut taloudelliset arviot huomioiden –, että niiden odotettiin olevan vain jossain määrin kannattavia AITTV:n kannalta. Se katsoi näin ollen, että huolellinen yksityinen markkinataloustoimija olisi tehnyt tällaiset sopimukset. Komission mukaan kyseiset sopimukset olivat lisäksi osa yleistä strategiaa ja pitkän aikavälin ponnistelua, jolla pyrittiin siihen, että Timişoaran kansainvälinen lentoasema olisi kokonaisuudessaan kannattava. Näin ollen komissio päätteli, että Wizz Air ei saanut kyseisistä sopimuksista sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

Kanne unionin yleisessä tuomioistuimessa ja valituksenalainen tuomio

11 Carpatair nosti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 11.8.2020 toimittamallaan kannekirjelmällä kanteen, jossa vaadittiin riidanalaisen päätöksen kumoamista.

12 Valituksenalaisella tuomiolla unionin yleinen tuomioistuin katsoi yhtäältä, että komissio oli tehnyt oikeudellisen virheen, kun se ei ollut tutkinut sitä, oliko vuoden 2010 ilmailukäsikirjan 7.3 kohdassa vahvistettu lentoasemamaksujen alentaminen – erikseen tarkasteltuna – luonteeltaan valikoivaa. Unionin yleinen tuomioistuin katsoi toisaalta, ettei komissio ollut perustellut oikeudellisesti arviointiaan, jonka mukaan vuosien 2008 ja 2010 sopimuksilla ei annettu Wizz Airille sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Näin ollen unionin yleinen tuomioistuin kumosi riidanalaisen päätöksen 2 artiklan tämän tuomion 1 kohdassa täsmennetyiltä osin hyväksyttyään Carpatairin ensimmäisen kanneperusteen ja osittain toisen kanneperusteen.

Valitusasioiden asianosaisten vaatimukset

Asianosaisten vaatimukset asiassa C-244/23 P

13 Valituksellaan komissio vaatii, että unionin tuomioistuin

– kumoaa valituksenalaisen tuomion siltä osin kuin siinä hyväksyttiin Carpatairin toinen kanneperuste

– hylkää asiassa T-522/20 esitetyn toisen kanneperusteen ja

– velvoittaa Carpatairin korvaamaan oikeudenkäyntikulut molemmissa oikeusasteissa.

14 Carpatair vaatii, että unionin tuomioistuin

– hylkää valituksen ja

– velvoittaa komission korvaamaan ensimmäisessä oikeusasteessa ja valitusmenettelyssä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

Asianosaisten vaatimukset asiassa C-245/23 P

15 Valituksellaan Wizz Air vaatii, että unionin tuomioistuin

– kumoaa valituksenalaisen tuomion

– hylkää Carpatairin unionin yleisessä tuomioistuimessa nostaman kanteen ja

– velvoittaa Carpatairin korvaamaan ensimmäisessä oikeusasteessa ja valitusmenettelyssä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

16 Komissio vaatii, että unionin tuomioistuin

– kumoaa valituksenalaisen tuomion ja

– velvoittaa Carpatairin korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

17 Carpatair vaatii, että unionin tuomioistuin

– hylkää valituksen ja

– velvoittaa Wizz Airin korvaamaan ensimmäisessä oikeusasteessa ja valitusmenettelyssä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

Asianosaisten vaatimukset asiassa C-246/23 P

18 Valituksellaan AITTV vaatii, että unionin tuomioistuin

– kumoaa valituksenalaisen tuomion

– hylkää Carpatairin ensimmäisessä oikeusasteessa nostaman kanteen tai palauttaa asian unionin yleiseen tuomioistuimeen ja

– velvoittaa Carpatairin korvaamaan ensimmäisessä oikeusasteessa ja valitusmenettelyssä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut tai – jos se päättää palauttaa asian unionin yleiseen tuomioistuimeen – määrää, että oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.

19 Komissio vaatii, että unionin tuomioistuin

– kumoaa valituksenalaisen tuomion ja

– velvoittaa Carpatairin korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

20 Carpatair vaatii, että unionin tuomioistuin

– hylkää valituksen ja

– velvoittaa AITTV:n korvaamaan ensimmäisessä oikeusasteessa ja valitusmenettelyssä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

Carpatairin asiavaltuuden puuttumista koskevat perusteet

Asianosaisten lausumat

Wizz Airin ensimmäinen valitusperuste asiassa C-245/23 P

21 Ensimmäisellä valitusperusteellaan Wizz Air väittää komission tukemana, että kun unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset olivat yksi syistä, joiden vuoksi Carpatairin kilpailuasema heikentyi, se otti näytön huomioon vääristyneellä tavalla ja rikkoi olennaista menettelymääräystä.

22 Sen mukaan unionin yleinen tuomioistuin katsoi ensinnäkin, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset koskivat Carpatairia erikseen ja suoraan sillä perusteella, että tehtäessä päätöstä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta vuonna 2011 Carpatair ja Wizz Air kilpailivat keskenään viidellä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta lähteneellä reitillä ja että vuosina 2008–2010 Carpatairin matkustajamäärä, tuotto ja tulot kyseisillä viidellä reitillä vähenivät huomattavasti.

23 Wizz Airin mukaan unionin yleinen tuomioistuin jätti kuitenkin huomiotta sen, että kyseinen väheneminen oli samankaltaista suuruusluokkaa tai jopa selvästi pienempää kuin se, jonka Carpatair oli kärsinyt reiteillä, joilla se ei kilpaillut Wizz Airin kanssa.

24 Sen mukaan valituksenalaisessa tuomiossa on lisäksi ilmeisiä virheitä, jotka vaikuttavat Carpatairin tuoton vähenemisen laskentaan.

25 Toiseksi valituksenalaisen tuomion 77 kohdassa unionin yleinen tuomioistuin katsoi Wizz Airin mukaan, että Carpatairin hallinnollisessa menettelyssä esittämistä huomautuksista ilmenee, että kyseinen yhtiö valitti myös siitä, ettei se ollut voinut aloittaa uudelleen Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta lentoja, joista kaksi muuta lentoyhtiötä, jotka olivat jättäneet kyseisen lentoaseman vuonna 2008, olivat vastanneet, koska kyseisistä lennoista vastasi sittemmin Wizz Air. Tästä seikasta ei sen mukaan kuitenkaan keskusteltu unionin yleisessä tuomioistuimessa. Wizz Airin mukaan kumoamiskanteen liite A.8, jonka otsikko on ”Carpatairin komissiolle osoittamat, 7.6.2011 tehdyt huomautukset”, yksinomaan mainittiin kyseisessä kannekirjelmässä sitä tiivistetysti esittämättä. Kyseisestä liitteestä ei sitä suuremmalla syyllä vaihdettu näkemyksiä unionin yleisessä tuomioistuimessa, mikä sen mukaan merkitsi sen olennaisen menettelymääräyksen rikkomista, joka muodostuu Wizz Airin oikeudesta tulla kuulluksi tämän osalta.

26 Carpatairin mukaan Wizz Airin ensimmäinen valitusperuste on jätettävä tutkimatta. Sen mukaan siinä nimittäin tyydytään vaatimaan, että unionin tuomioistuin arvioi uudelleen tosiseikkoja ja näyttöä. Wizz Airin väittämä vääristyneellä tavalla huomioon ottaminen ei Carpatairin mukaan myöskään ilmene ilmeisellä tavalla asiakirja-aineistosta.

27 Carpatair katsoo toissijaisesti, että tämä valitusperuste on perusteeton.

28 Carpatair väittää ensiksi, että valitusperuste perustuu valituksenalaisen tuomion 73 kohdan, jossa unionin yleinen tuomioistuin sen mukaan tyytyi toteamaan, että Carpatair oli osoittanut, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset olivat yksi syistä, joiden vuoksi sen kilpailuasema heikentyi, virheelliseen tulkintaan. Se, että tuotto muilla Carpatairin liikennöimillä reiteillä kuin niillä, joissa se kilpaili Wizz Airin kassa, väheni myös, ei sen mukaan kumoa tätä toteamusta.

29 Carpatair toteaa seuraavaksi, että Wizz Air jätti huomiotta sen, että vuosien 2008 ja 2010 sopimusten haitalliset vaikutukset eivät rajoitu reitteihin, joilla se kilpaili Carpatairin kanssa. Valituksenalaisessa tuomiossa tyydytään sen mukaan kuitenkin vahvistamaan nämä vaikutukset reiteillä, joilla Carpatair kilpaili suoraan Wizz Airin kanssa, kuten SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa edellytetään.

30 Se toteaa lopuksi, että unionin yleinen tuomioistuin tosiaan teki valituksenalaisen tuomion 75 ja 76 kohdassa pienen laskuvirheen, joka koski tuoton vähenemistä Carpatairin reiteillä. On kuitenkin kiistatonta, että tuotto aleni hieman vuosina 2008–2010.

31 Carpatair toteaa toiseksi, että unionin yleinen tuomioistuin ei loukannut Wizz Airin oikeutta tulla kuulluksi argumentista, joka koski sitä, että Carpatair ei voinut aloittaa uudelleen kahden muun lentoyhtiön reittejä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta. Kuten unionin yleinen tuomioistuin Carpatairin mukaan totesi valituksenalaisen tuomion 77 kohdassa, se esitti tätä koskevat huomautuksensa jo alkuperäisen tutkinnan yhteydessä. Wizz Air oli näin ollen tietoinen Carpatairin näkemyksestä. Carpatairin mukaan Wizz Air jättää lisäksi huomiotta sen tosiseikan, että unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 78 kohdassa esittämä toteamus perustuu kumoamiskanteen liitteissä A.7 ja A.8 olevaan näyttöön.

32 Se toteaa kolmanneksi ja viimeiseksi, että Wizz Air ei ota huomioon kaikkia seikkoja, joiden perusteella unionin yleinen tuomioistuin katsoi valituksenalaisen tuomion 54–86 kohdassa, että toimi koski Carpatairia erikseen.

AITTV:n ensimmäinen valitusperuste asiassa C-246/23 P

33 Ensimmäisellä valitusperusteellaan AITTV väittää komission tukemana muun muassa, että unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen, kun se katsoi, että riidanalainen päätös koski Carpatairia suoraan ja erikseen.

34 Sen mukaan on ensinnäkin niin, että unionin yleinen tuomioistuin tyytyi olettamaan ilman riittävää näyttöä, että Carpatair ja Wizz Air olivat kilpailijoita, ottamatta huomioon AITTV:n esittämää näyttöä, joka sen mukaan osoitti, että Carpatair ja Wizz Air eivät olleet tyypiltään ja kooltaan tosiinsa verrattavissa olevia lentoyhtiöitä ja että ne operoivat suurilta osin eri reiteillä.

35 Sen mukaan on toiseksi niin, että unionin yleinen tuomioistuin oletti niin ikään ilman riittävää näyttöä, että riidanalainen päätös vaikutti huomattavasti Carpatairiin, ottamatta huomioon unionin yleisessä tuomioistuimessa esitettyjä argumentteja.

36 AITTV toteaa yhtäältä väittäneensä unionin yleisessä tuomioistuimessa, että vuosien 2008 ja 2010 sopimuksesta riippumatta Carpatairin oikeudellinen ja tosiasiallinen tilanne kyseisten sopimusten tekohetkellä oli sellainen, että kyseinen lentoyhtiö ei olisi voinut jatkaa menestyksekkäästi toimintaansa Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta, koska sen liiketoimintamalli oli vanhentunut. Huolimatta näytöstä, jota AITTV väittää unionin yleiselle tuomioistuimelle tämän

osalta esitetyn, kyseinen tuomioistuin ei myöskään ottanut huomioon maailmanlaajuista rahoituskriisiä, joka vaikutti kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtumahetkellä lentoyhtiöihin ja joka oli toinen mahdollinen selitys Carpatairin kohtaamille vaikeuksille.

37 Toisaalta Carpatair ei sen mukaan esittänyt mitään näyttöä vuosien 2008 ja 2010 sopimusten vaikutuksesta sen tilanteeseen, jonka se itse katsoi kumoamiskanteensa 4 kohdassa vastaavan lukuisien muiden Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta operoivien lentoyhtiöiden tilannetta. Kannekirjelmän 116 kohdasta ilmenee AITTV:n mukaan lisäksi, että kyseisten sopimusten vaikutukset eivät välttämättä olleet erityisiä kyseiselle lentoyhtiölle. Unionin yleinen tuomioistuin ei sen mukaan kuitenkaan tutkinut, johtuivatko kyseisen lentoyhtiön mahdolliset tappiot kilpailusta muiden lentoyhtiöiden kuin Wizz Airin kanssa tai muista tekijöistä.

38 Kuten valituksenalaisen tuomion 70 kohdasta ilmenee, vuosina 2008–2010 Carpatairin matkustajamäärä, tuotto ja tulot viidellä reitillä, joilla se kilpaili Wizz Airin kanssa, vähenivät huomattavasti. Unionin yleiselle tuomioistuimelle toimitettu näyttö kuitenkin osoittaa AITTV:n mukaan, että Carpatairin tuotto väheni kaikilla kyseisen lentoyhtiön reiteillä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta käsin, ei yksinomaan reiteillä, joilla myös Wizz Air operoi. Valituksenalaisessa tuomiossa ei sen mukaan kuitenkaan käsitellä näitä seikkoja, jotka osoittavat, että toimi ei koskenut Carpatairia suoraan ja erikseen SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitetulla tavalla.

39 AITTV toteaa kolmanneksi, että unionin yleisen tuomioistuin viittasi valituksenalaisen tuomion 78 kohdassa Carpatairin tulojen menetykseen, vaikka tämä ei ollut vedonnut siihen kirjelmissään ensimmäisessä oikeusasteessa.

40 Carpatairin mukaan AITTV:n ensimmäistä valitusperustetta ei voida ottaa tutkittavaksi sillä perusteella, että se on epämääräinen ja epätäsmällinen, koska siinä ei tehdä eroa riidanalaisten toimenpiteiden ja vastaavien oikeudellisten kriteerien välillä ja koska siinä sekoitetaan keskenään unionin yleisen tuomioistuimen suorittama asiavaltuuden ja oikeussuojan tarpeen tutkiminen.

41 Toissijaisesti Carpatair katsoo, että tämä valitusperuste on perusteeton.

42 Sen mukaan unionin yleinen tuomioistuin nimittäin määritteli ja sovelsi äärimmäisen tarkasti asian kannalta merkityksellisiä oikeudellisia kriteerejä sen osoittamiseksi, että Carpatairilla oli asiavaltuus vaatia riidanalaisen päätöksen kumoamista siltä osin kuin se koskee sekä vuosien 2008 ja 2010 sopimuksia että vuoden 2010 ilmailukäsikirjaa. Valituksenalaisen tuomion, jossa käsitellään sen mukaan tyhjentävästi sitä, koskivatko vuosien 2008 ja 2010 sopimukset Carpatairia erikseen, sekä sitä, koskivatko kyseiset sopimukset ja vuoden 2010 ilmailukäsikirja sitä suoraan, rakenteesta ilmenee sen mukaan selkeästi, että Carpatairin asiavaltuus on osoitettu oikeudellisesti riittävällä tavalla.

AITTV:n viides valitusperuste asiassa C-246/23 P

43 Viidennellä valitusperusteellaan AITTV katsoo komission tukemana ensinnäkin, että unionin yleinen tuomioistuin ei ottanut riittävästi huomioon komission, Wizz Airin ja AITTV:n esittämää näyttöä, joka osoittaa, ettei Wizz Airin ja Carpatairin välillä ollut toimivaa kilpailua vuosien 2008 ja 2010 sopimusten tekopäivänä.

44 AITTV katsoo, että vaikka unionin yleisen tuomioistuimen velvollisuutena ei ole arvioida jokaista kyseisessä tuomioistuimessa esitettyä argumenttia, se rikkoo kuitenkin olennaista menettelymääräystä, kun – kuten käsiteltävässä asiassa – se mainitsee valituksenalaisen tuomion 63 ja 69 kohdassa huomattavan määrän argumentteja ja aineellista näyttöä niitä arvioimatta, vaikka näiden seikkojen arvioiminen olisi johtanut siihen, että Carpatairin kanne olisi jätetty tutkimatta.

45 AITTV:n, Wizz Airin ja komission esittämä näyttö osoittaa AITTV:n mukaan muun muassa vuosien 2008 ja 2010 sopimusten taloudellisen järkevyyden sekä sen, että lentoyhtiöt oli valittu kiinnostuksenilmaisupyynnöin, minkä vuoksi AITTV saattoi hyväksyä houkuttelevimmat tarjoukset. Näiden seikkojen perusteella voidaan sen mukaan osoittaa, että kyseisten sopimusten odotettiin olevan jossain määrin kannattavia.

46 Valituksenalainen tuomio ei myöskään sisällä täsmennyksiä, jotka koskevat merkityksellisiä markkinoita ja markkinaosuuksia, lentoyhtiöiden kapasiteettia, reittien korvattavuutta, kustannuksia ja voittomarginaaleja ja muita parametreja, joiden perusteella voidaan määrittää, kilpailivatko Wizz Air ja Carpatair keskenään.

47 Lisäksi on niin, että vaikka unionin yleinen tuomioistuin myönsi valituksenalaisen tuomion 15 kohdassa, että Carpatair oli lopettanut toimintansa Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla ja ettei se tarjonnut enää reittilentoja, se ei AITTV:n mukaan kuitenkaan ottanut riittävästi huomioon näitä olennaisia tosiseikkoja.

48 Toiseksi unionin yleinen tuomioistuin laiminlöi sen mukaan perusteluvelvollisuutensa, kun se ei todennut syy-yhteyttä Carpatairin taloudellisten vaikeuksien ja Wizz Airin oletetun kilpailun välillä ja kun se tyytyi esittämään valituksenalaisen tuomion 83 kohdassa otaksumia ja jätti huomiotta asiakirja-aineistoon perustuvat muut mahdolliset selitykset.

49 Vaikka Carpatair väitti kannekirjelmänsä 46 kohdassa kilpailevansa suoraan Wizz Airin kanssa viidellä reitillä, se myönsi kannekirjelmänsä 50 kohdassa lopettaneensa toimintansa 15 reitillä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta käsin. Tästä seuraa, että Carpatairin kohtaamat vaikeudet olivat liian suuria siihen nähden, että niiden olisi voitu katsoa johtuneen Wizz Airin kilpailusta yksinomaan kolmasosalla Carpatairin kyseiseltä lentoasemalta käsin operoimista reiteistä.

50 AITTV:n mukaan Carpatair ei myöskään todennut kannekirjelmässään, että tietyillä reiteillä se kilpaili muiden lentoyhtiöiden kuin Wizz Airin kanssa. Tätä seikkaa, jolla olisi myös voinut olla vaikutusta Carpatairin tilanteeseen, ei AITTV:n mukaan kuitenkaan tutkittu valituksenalaisessa tuomiossa.

51 Carpatair katsoo, että AITTV:n viides valitusperuste on jätettävä tutkimatta, koska kyseisellä perusteella viimeksi mainittu yhtiö tyytyy toistamaan unionin yleisessä tuomioistuimessa jo esitetyt argumentit esittämättä näyttöä oikeudellisesta virheestä tai näytön vääristyneellä tavalla huomioon ottamisesta.

52 Toissijaisesti Carpatair väittää, että tämä peruste on perusteeton.

53 Se toteaa tämän osalta, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kantajan kilpailuaseman huomattava heikentyminen merkityksellisillä markkinoilla ei perustu kyseisillä markkinoilla vallitsevien eri kilpailusuhteiden yksityiskohtaiseen arviointiin vaan lähtökohtaisesti ensi arviolta esitettyyn toteamukseen siitä, että asianomaisen toimenpiteen toteuttaminen johtaa kilpailuaseman huomattavaan heikentymiseen.

54 Valituksenalaisen tuomion sisältämä yksityiskohtainen analyysi osoittaa sen mukaan, että unionin yleinen tuomioistuin tutki riittävästi kaiken sille esitetyn näytön ja katsoi perustellusti, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset olivat omiaan vaikuttamaan huomattavasti Carpatairin kilpailuasemaan kyseessä olevilla markkinoilla.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

Tutkittavaksi ottaminen

55 Ensinnäkin Wizz Airin ensimmäisen valitusperusteen tutkittavaksi ottamisesta on todettava, että vaikka Carpatair väittää, että unionin yleisen tuomioistuimen tekemät tosiseikkoja koskevat toteamukset eivät ole aineellisesti virheellisiä, se kuitenkin myöntää, että unionin yleinen tuomioistuin teki virheen Carpatairin saaman tuoton vähenemisen laskelmassaan, kun otetaan huomioon sen kumoamiskanteen liitteissä mainitut määrät. On lisäksi niin, että kun Wizz Air vetoaa siihen, että unionin yleinen tuomioistuin loukkasi kuulemisoikeutta, se ei tyydy vaatimaan, että unionin tuomioistuin arvioisi uudelleen tosiseikkoja, vaan vetoaa olennaisen menettelymääräyksen rikkomiseen, mikä on oikeudellinen peruste, jonka unionin tuomioistuin on toimivaltainen tutkimaan valitusmenettelyssä.

56 Toiseksi AITTV:n ensimmäisen valitusperusteen tutkittavaksi ottamisesta on todettava yhtäältä, että kyseistä perustetta ei ole laadittu niin epätäsmällisesti, ettei sen perusteella voitaisi ymmärtää argumentteja, joihin se perustuu. Toisaalta pelkästään se, että kyseinen yhtiö tulkitsee virheellisesti edellytyksiä, jotka koskevat kumoamiskanteen tutkittavaksi ottamista ja joista määrätään SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa, ei voi johtaa siihen, että kyseinen peruste on jätettävä tutkimatta. Jos tällainen virhe osoitetaan, sen on nimittäin johdettava kyseisen perusteen hylkäämiseen perusteettomana.

57 Kolmanneksi ja viimeiseksi AITTV:n viidennen valitusperusteen tutkittavaksi ottamisesta on todettava, että kyseisellä perusteella se arvostelee valituksenalaista tuomiota siitä, että unionin yleinen tuomioistuin ei sen mukaan ottanut huomioon näyttöä, joka kyseisessä tuomioistuimessa esitettiin, ja että se laiminlöi perusteluvelvollisuutensa. Koska kyseinen peruste perustuu valituksenlaiseen tuomioon, se ei – lähtökohtaisesti – voi olla ensimmäisessä oikeusasteessa esitettyjen argumenttien toistoa.

58 Tästä seuraa, että Carpatairin perustelut, jotka koskevat Wizz Airin ensimmäisen valitusperusteen ja AITTV:n ensimmäisen ja viidennen valitusperusteen tutkimatta jättämistä, on kokonaisuudessaan hylättävä.

Asiakysymys

59 On kiistatonta, että riidanalainen päätös on yhtäältä yksittäistapausta koskeva toimi, koska siinä todetaan, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset eivät ole valtiontukea, ja toisaalta SEUT 263 artiklan neljännen kohdan kolmannessa lauseessa tarkoitettu sääntelytoimi, joka ei edellytä täytäntöönpanotoimenpiteitä, koska siinä todetaan, että lentoasemamaksujärjestelmä, joka vahvistettiin vuoden 2010 ilmailukäsikirjassa, ei ole valtiontukea. Unionin yleinen tuomioistuin katsoi siis perustellusti, että asiavaltuutensa vahvistamiseksi Carpatairin oli osoitettava, että vuosien 2008 ja 2010 sopimuksia koskeva riidanalaisen päätöksen osa koski sitä suoraan ja erikseen, mutta riitti, että se osoitti, että vuoden 2010 ilmailukäsikirjaa koskeva kyseisen päätöksen osa koski sitä suoraan.

60 AITTV ja Wizz Air, joita komissio tukee, kiistävät unionin yleisen tuomioistuimen arvioinnit, joilla tämä katsoi, että vuosien 2008 ja 2010 sopimuksia koskeva riidanalaisen päätöksen osa koski Carpatairia suoraan ja erikseen ja että vuoden 2010 ilmailukäsikirjaa koskeva kyseisen päätöksen osa koski sitä suoraan.

– *Edellytys, jonka mukaan toimen on koskettava Carpatairia erikseen*

61 Jos kantaja kyseenalaistaa sen, onko tuen arviointia koskeva, SEUT 108 artiklan 3 kohdan nojalla tai muodollisen tutkintamenettelyn päätteeksi tehty päätös aineellisesti oikea, sen on osoitettava, että kyseinen päätös vaikuttaa siihen sille tunnusomaisten erityispiirteiden tai sellaisen tosiasiallisen tilanteen takia, jonka perusteella se erottuu kaikista muista henkilöistä ja se voidaan yksilöidä samalla tavalla kuin se, jolle päätös on osoitettu. Näin on muun muassa silloin, kun asianomaisen päätöksen kohteena oleva tuki vaikuttaa huomattavasti kantajan asemaan kyseessä olevilla markkinoilla (ks. vastaavasti tuomio 17.9.2015, Mory ym. v. komissio, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 97 kohta ja tuomio 31.1.2023, komissio v. Braesch ym., C-284/21 P, EU:C:2023:58, 54 kohta).

62 Valituksenalaisen tuomion 61–86 kohdassa unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että vuosien 2008 ja 2010 sopimuksia koskeva riidanalaisen päätöksen osa koski Carpatairia erikseen. Kieltäydyttyään antamasta ratkaisevaa merkitystä sille, että Carpatairilla oli ollut aktiivinen rooli hallinnollisen menettelyn kulussa, se täsmällisemmin todettuna korosti yhtäältä, että kyseinen yhtiö oli esittänyt niitä markkinoita koskevia seikkoja, joilla se oli kilpailusuhteessa Wizz Airin kanssa, ja osoittanut, että kyseiset sopimukset olivat yksi syistä, joiden vuoksi sen kilpailuasema heikkeni huomattavasti kyseisillä markkinoilla, ja toisaalta, että kyseinen yhtiö oli osoittanut, että sillä oli erityinen asema, joka erotti sen muista Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla toimivista lentoyhtiöistä.

63 Ensinnäkin unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 63–70 ja 73–85 kohdassa tekemästä arvioinnista, jonka mukaan Carpatair on osoittanut, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset olivat omiaan vaikuttamaan huomattavasti sen kilpailuasemaan kyseessä olevilla markkinoilla, on muistutettava, että se, että kantaja osoittaa markkina-asemansa huomattavan heikentymisen kyseessä olevilla markkinoilla, ei merkitse sitä, että lausuttaisiin lopullisesti kyseisen kantajan ja riidanalaisen toimenpiteen edunsaajayritysten kilpailusuhteista, vaan kantajalta edellytetään ainoastaan, että se selvittää asianmukaisella tavalla syyt, joiden vuoksi komission päätös on omiaan loukkaamaan sen oikeutettuja intressejä vaikuttamalla huomattavasti sen asemaan kyseessä olevilla markkinoilla. Kantajan kilpailuaseman huomattava heikentyminen kyseisillä markkinoilla ei nimittäin perustu kyseisillä markkinoilla vallitsevien eri kilpailusuhteiden yksityiskohtaiseen arviointiin, jonka avulla voidaan täsmällisesti määrittää

kantajan kilpailuaseman heikentymisen laajuus, vaan se perustuu lähtökohtaisesti ensi arviolta esitettyyn toteamukseen siitä, että komission päätöksessä tarkoitetun toimenpiteen toteuttaminen johtaa siihen, että kyseinen asema heikentyy huomattavasti (ks. vastaavasti tuomio 12.7.1990, COFAZ v. komissio, C-169/84, EU:C:1990:301, 28 kohta ja tuomio 20.1.2022, Deutsche Lufthansa v. komissio, C-594/19 P, EU:C:2022:40, 74 ja 75 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

64 Käsiteltävässä asiassa AITTV moittii unionin yleistä tuomioistuinta ensinnäkin siitä, että se katsoi valituksenalaisen tuomion 69 kohdassa, että Wizz Air ja Carpatair kilpailivat keskenään viidellä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta lähteneellä reitillä, ottamatta huomioon kyseisessä tuomioistuimessa esitettyjä vasta-argumentteja.

65 Tämän osalta on muistutettava yhtäältä, että valitusperusteessa, jonka mukaan unionin yleinen tuomioistuin ei ole vastannut ensimmäisessä oikeusasteessa esitettyihin perusteluihin, vedotaan lähinnä Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 36 artiklasta, jota saman perussäännön 53 artiklan ensimmäisen kohdan nojalla sovelletaan unionin yleiseen tuomioistuimeen, ja unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 117 artiklasta johtuvan perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiin (ks. vastaavasti tuomio 20.5.2010, Gogos v. komissio, C-583/08 P, EU:C:2010:287, 29 kohta ja tuomio 14.9.2023, Land Rheinland-Pfalz v. Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, 93 kohta).

66 Toisaalta valituksenalaisen tuomion 64–69 kohdasta ilmenee, että unionin yleinen tuomioistuin totesi, että Wizz Air ja Carpatair kilpailivat keskenään viidellä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta lähteneellä reitillä, sillä perusteella, että kyseisillä reiteillä liikennöitiin samoille lentoasemille tai alle 100 kilometrin päässä niistä sijaitseville lentoasemille. Valituksenalaisen tuomion mistään kohdasta ei sen sijaan ilmene, että unionin yleinen tuomioistuin olisi tutkinut argumentteja, joilla AITTV kiisti tällaisen kilpailun olemassaolon, sillä viimeksi mainittu yhtiö väitti muun muassa unionin yleisessä tuomioistuimessa esittämänsä väliintulokirjelmän 15 kohdassa, että Wizz Airilla ja Carpatairilla oli erilaiset liiketoimintamallit ja laivastot, joiden tekniset ominaisuudet poikkesivat toisistaan.

67 Unionin yleinen tuomioistuin ei kylläkään ole velvollinen esittämään selvitystä, jossa seurattaisiin tyhjentävästi ja kohta kohdalta kaikkia riidan asianosaisten esittämiä päätelmiä, sillä unionin yleisen tuomioistuimen esittämät perustelut voivat olla implisiittisiä, kunhan ne, joita asia koskee, saavat niiden avulla selville syyt, joiden vuoksi unionin yleinen tuomioistuin ei ole hyväksynyt niiden argumentteja, ja unionin tuomioistuimella on käytettävissään riittävät tiedot, jotta se kykenee harjoittamaan laillisuusvalvontaansa (tuomio 9.9.2008, FIAMM ym. v. neuvosto ja komissio, C-120/06 P ja C-121/06 P, EU:C:2008:476, 96 kohta ja tuomio 14.9.2023, Land Rheinland-Pfalz v. Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, 94 kohta).

68 On myös totta, kuten tämän tuomion 63 kohdassa muistutettiin, että arvioitaessa kanteen tutkittavaksi ottamista SEUT 263 artiklan neljännen kohdan nojalla se, että kantaja osoittaa markkina-asemansa huomattavan heikentymisen kyseessä olevilla markkinoilla, ei merkitse sitä, että lausuttaisiin lopullisesti kyseisen kantajan ja väitetyn tuensaajan kilpailusuhteista.

69 Sikäli kuin käsiteltävässä asiassa AITTV:n toimittamilla tiedoilla pyritään kiistämään Carpatairin sen osoittamiseksi esittämien seikkojen merkityksellisyys, että ensi näkemältä kyseinen lentoyhtiö kilpaili Wizz Airin kanssa, unionin yleisen tuomioistuimen olisi perusteluvelvollisuutensa täyttämiseksi pitänyt esittää syyt, joiden vuoksi se katsoi, että kyseisillä tiedoilla ei voitu asettaa kyseenalaiseksi sen arviointia, joka mukaan Carpatair ja Wizz Air kilpailivat keskenään.

70 Edellä esitetystä seuraa, että kun unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että Carpatair kilpaili Wizz Airin kanssa viidellä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta lähteneellä reitillä, esittämättä syitä, joiden vuoksi se ei hyväksynyt AITTV:n argumentteja, joilla pyrittiin riitauttamaan tällaisen kilpailun olemassaolo, se laiminlöi velvollisuutta perustella tuomionsa riittävästi, jotta ne, joita asia koskee, saavat selville perusteet, joihin se tukeutui, ja jotta unionin tuomioistuimella on käytettävissään tiedot, joiden avulla se kykenee harjoittamaan laillisuusvalvontaansa valituksen yhteydessä.

71 Toiseksi Wizz Air ja AITTV katsovat, että unionin yleinen tuomioistuin ei osoittanut valituksenalaisen tuomion 73–85 kohdassa, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset saattoivat olla syy siihen, että Carpatairin kilpailuasemaan kohdistui huomattava vaikutus.

72 Valituksenalaisessa tuomiossa unionin yleinen tuomioistuin tukeutui kahteen perusteeseen katsoakseen sen 79 kohdassa, että Carpatair oli osoittanut, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset olivat yksi syy siihen, että sen markkina-asemaan kohdistui huomattava vaikutus ja sen kilpailuasema heikentyi.

73 Yhtäältä unionin yleinen tuomioistuin totesi valituksenalaisen tuomion 77 kohdassa, että hallinnollisen menettelyn aikana Carpatair oli valittanut tulojen menetyksestä, joka perustui siihen, ettei kyseinen lentoyhtiö voinut aloittaa uudelleen kahta reittiä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta Pohjois-Italiaan.

74 Kuten tämän tuomion 61 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä ilmenee, kantajan on kuitenkin esitettävä unionin yleisessä tuomioistuimessa näyttö, joka osoittaa sen asiavaltuuden. Kuten Wizz Air ja AITTV komission tukemana toteavat, Carpatair ei vedonnut kyseiseen tulojen menetykseen kannekirjelmässään.

75 Vaikka on totta, että Carpatair liitti kannekirjelmään liitteenä A.8 huomautukset, jotka se oli esittänyt hallinnollisessa menettelyssä ja joissa se viittasi kyseiseen tulojen menettämiseen, on todettava, että kannekirjelmässä kyseinen liite mainitaan vain sen alaviitteessä nro 31 ja että kyseisessä viitteessä viitataan mainittuun liitteeseen vain yleisesti. Carpatairin kannekirjelmän kohdissa, jotka koskevat sen kumoamiskanteen tutkittavaksi ottamista, ei viitata tällaiseen tulojen menettämiseen, jonka Wizz Airin epäreilu kilpailu aiheutti.

76 Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 21 artiklassa, jota kyseisen perussäännön 53 artiklan ensimmäisen kohdan nojalla sovelletaan unionin yleiseen tuomioistuimeen, ja unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 76 artiklan d alakohdassa tarkoitettu kannekirjelmässä esitettävä yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista merkitsee sitä, että kannekirjelmässä on selitettävä, mistä kanteen perustana oleva kanneperuste koostuu. Jotta kanne otetaan tutkittavaksi unionin yleisessä tuomioistuimessa, edellytetään siten muun muassa, että ne olennaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin kanne perustuu, käyvät ilmi ainakin pääpiirteittäin itse kannekirjelmän tekstistä, kunhan ne on esitetty johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi. Vaikka kannekirjelmän tekstiosaa voidaan tukea ja täydentää tietyiltä osin viittaamalla kannekirjelmän liitteenä olevien asiakirjojen kohtiin, sillä, että viitataan yleisluonteisesti muihin asiakirjoihin, vaikka ne olisivat kannekirjelmän liitteinä, ei voida korjata sitä, että kannekirjelmässä ei ole mainittu olennaisia oikeudellisia perusteita ja perusteluja, jotka siinä on kyseisten määräysten mukaan mainittava (ks. vastaavasti tuomio 3.3.2022, WV v. EUH, C-162/20 P, EU:C:2022:153, 67 ja 68 kohta sekä tuomio 27.2.2024, EUIPO v. The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, 96 kohta).

77 Tässä tilanteessa unionin yleisen tuomioistuimen asiana ei ollut täydentää Carpatairin kannekirjelmässään esittämiä perusteluja etsimällä ja yksilöimällä sen liitteistä näyttöä, jolla voidaan tukea kyseisen yhtiön kanteen tutkittavaksi ottamista.

78 Unionin yleinen tuomioistuin teki siis oikeudellisen virheen, kun se tukeutui valituksenalaisen tuomion 77 kohdassa tulojen menetykseen, joka perustui siihen, että Carpatair ei voinut aloittaa uudelleen kahta reittiä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta Pohjois-Italiaan.

79 Toisaalta unionin yleinen tuomioistuin totesi valituksenalaisen tuomion 74–76 kohdassa, että kannekirjelmän liitteestä A.7 ilmenee, että vuosina 2008–2010 Carpatairin tuotto viidellä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta lähteneellä reitillä, joilla se katsoi kyseisen yhtiön kilpailleen Wizz Airin kanssa, oli laskenut 52 prosenttia neljän Italiaan suuntautuneen reitin osalta ja 57 prosenttia Düsseldorfiin (Saksa) suuntautuneen reitin osalta.

80 Tämän osalta on todettava, että – kuten Wizz Air väittää – kyseinen toteamus perustuu Carpatairin kumoamiskanteessa olevan liitteen A.7 vääristyneellä tavalla huomioon ottamiseen. Kyseiset prosenttiosuudet eivät nimittäin kuvasta tuoton vähenemistä kyseisillä reiteillä vaan ne vastaavat kyseisillä reiteillä vuonna 2010 saadun tuoton suhdetta samoilla reiteillä vuonna 2008 saatuun tuottoon, minkä Carpatair sitä paitsi myöntää vastineessaan.

81 Kuten Wizz Air ja AITTV väittävät Carpatairin tätä kiistämättä, kyseisestä liitteestä A.7 ilmenee myös, että samalla ajanjaksolla tuotto tietyillä Carpatairin Timişoaran kansainväliseltä lentokentältä käsin operoimilla reiteillä, joiden osalta unionin yleinen tuomioistuin katsoi valituksenalaisen tuomion 69 kohdassa, että viimeksi mainittu yhtiö ei ollut osoittanut kilpailleensa Wizz Airin kanssa, oli vähentynyt yhtä paljon – jollei enemmän – kuin tuotto reiteillä, joilla Carpatair unionin yleisen tuomioistuimen mukaan kilpaili suoraan Wizz Airin kanssa.

82 Kun unionin yleinen tuomioistuin jätti ottamatta huomion tällaiset seikat, vaikka ne ilmenevät selvästi Carpatairin kannekirjelmän liitteestä A.7, ja kun se jätti selittämättä syyt tälle laiminlyönnille, se otti tämän näytön huomioon vääristyneellä tavalla ja laiminlöi perusteluvelvollisuuttaan.

83 On lisäksi niin, että kun otetaan huomioon tällainen yleinen tuoton väheneminen reiteillä, joita Carpatair operoi Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta käsin, unionin yleinen tuomioistuin ei voinut tyytyä toteamaan valituksenalaisen tuomion 80 kohdassa, että kyseisen lentoyhtiön esittämiä seikkoja sen osoittamiseksi, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset saattoivat vaikuttaa huomattavasti sen kilpailuasemaan kyseessä olevilla markkinoilla, ei asetettu kyseenalaisiksi argumenteilla, joilla pyrittiin osoittamaan, että muut tekijät – esimerkiksi kyseisen lentoyhtiön väitetysti vanhanaikainen liiketoimintamalli, saman yhtiön kilpailu muiden lentoyhtiöiden kuin Wizz Airin kanssa tai maailmanlaajuinen finanssikriisi – olivat saattaneet aiheuttaa tämän vähenemisen, ottamatta huomioon näitä argumentteja ja varsinkaan selittämättä syitä, joiden vuoksi kyseiset argumentit oli hylättävä.

84 Kuten unionin yleinen tuomioistuin muistutti valituksenalaisen tuomion 82 kohdassa, ei toki voida vaatia, että Carpatair osoittaa, että sen huomattavat taloudelliset vaikeudet johtuvat yksinomaan vuosien 2008 ja 2010 sopimuksista. Tämän lisäksi unionin yleisen tuomioistuimen on kuitenkin täytynyt voida katsoa, että oli ainakin todennäköistä, että kyseiset sopimukset olivat mainittujen vaikeuksien syy.

85 Kaikesta edellä esitetystä ilmenee, että unionin yleinen tuomioistuin ei perustellut arviointiaan, jonka mukaan vuosien 2008 ja 2010 sopimukset olivat omiaan vaikuttamaan huomattavasti Carpatairin kilpailuasemaan kyseessä olevilla markkinoilla.

86 Toiseksi unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 71 ja 72 kohdassa esittämästä arvioinnista, jonka mukaan Carpatair on osoittanut, että sillä on erityinen asema, joka erotti sen muista Timişoaran kansainvälisellä lentoasemalla toimineista lentoyhtiöistä, on muistutettava aluksi, että kumoamiskanteen tutkittavaksi ottamista koskevat kysymykset ovat ehdottomia prosessinedellytyksiä koskevia kysymyksiä, joita unionin tuomioistuinten on tutkittava milloin tahansa myös viran puolesta (tuomio 21.9.2023, China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products ym. v. komissio, C-478/21 P, EU:C:2023:685, 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

87 Valituksenalaisen tuomion 72 kohtaan sisältyvää väitettä, jonka mukaan Carpatairilla oli erityinen asema sikäli kuin se oli ainoa lentoyhtiö, joka kilpaili suoraan Wizz Airin kanssa viidellä Timişoaran kansainväliseltä lentoasemalta lähteneellä reitillä, ei kuitenkaan ole perusteltu, kuten tämän tuomion 70 kohdassa todettiin.

88 Wizz Airin ja Carpatairin väitetty kilpailusuhde ei siis voinut olla sen toteamuksen tukena, jonka mukaan viimeksi mainitulla lentoyhtiöllä oli erityinen asema, joka erotti sen kaikista muista henkilöistä ja siis yksilöi sen samalla tavalla kuin riidanalaisen päätöksen adressaatin eli Romanian.

89 Tässä tilanteessa valituksenalaisen tuomion 71 kohdan toteamus, jonka mukaan Timişoaran kansainvälisen lentoaseman toiminta keskittyi Carpatairin toimintaan ja jonka mukaan viimeksi mainittu sai 90 prosenttia liikevaihdostaan kyseiseltä lentoasemalta käsin tapahtuneesta toiminnastaan, ei voi riittää osoittamaan, että riidanalaisen päätöksen osa, jossa todetaan, että vuosien 2008 ja 2010 sopimukset, jotka tehtiin kyseisen lentoaseman ja Wizz Airin välillä, eivät ole SEUT 107 artiklassa tarkoitettua valtiontukea, koskee erikseen viimeksi mainittua yhtiötä, jonka ei ole osoitettu oikeudellisesti riittävällä tavalla kilpailleen Wizz Airin kanssa.

90 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että unionin yleinen tuomioistuin ei perustellut oikeudellisesti riittävällä tavalla päätelmäänsä, jonka mukaan Carpatair oli osoittanut, että vuosien 2008 ja 2010 sopimuksia koskeva riidanalaisen päätöksen osa koski sitä erikseen.

– *Edellytys, jonka mukaan toimen on koskettava Carpatairia suoraan*

91 Kuten unionin yleinen tuomioistuin perustellusti muistutti valituksenalaisen tuomion 87 ja 89 kohdassa, osoittaakseen, että riidanalainen päätös koski sitä suoraan, Carpatairin oli muun muassa osoitettava, että kyseinen päätös vaikuttaa suoraan sen oikeusasemaan, selvittämällä asianmukaisella tavalla syyt, joiden vuoksi kyseinen päätös oli omiaan asettamaan sen epäedulliseen kilpailuasemaan.

92 Unionin yleinen tuomioistuin totesi tämän osalta valituksenalaisen tuomion 90 kohdassa, että asiakirja-aineistosta ilmeni, että Wizz Air sai väitetysti etua vuosien 2008 ja 2010 sopimuksista ja vuoden 2010 ilmailukäsikirjasta, että kyseisen yhtiön ja Carpatairin toiminta oli samankaltaista ja että ne toimivat samoilla palvelumarkkinoilla ja samoilla maantieteellisillä markkinoilla. Se päätteli näin ollen, että Carpatair oli perustellut asianmukaisella tavalla sen, että riidanalainen päätös oli omiaan asettamaan sen epäedulliseen kilpailutasemaan.

93 AITTV moittii kuitenkin unionin yleistä tuomioistuinta lähinnä siitä, että se totesi kyseisessä 90 kohdassa, että Wizz Air ja Carpatair olivat kilpailijoita, ottamatta huomioon kyseisessä tuomioistuimessa tämän osalta esitettyjä vasta-argumentteja.

94 Kuten tämän tuomion 70 kohdassa jo esitettiin, tällaista unionin yleisen tuomioistuimen toteamusta ei ole perusteltu.

95 Näin ollen myöskään valituksenalaista tuomiota ei ole perusteltu, koska unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että riidanalainen päätös koskee Carpatairia suoraan siltä osin kuin se koskee sekä vuosien 2008 ja 2010 sopimuksia että vuoden 2010 ilmailukäsikirjaa.

96 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että unionin yleinen tuomioistuin ei perustellut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että Carpatairilla oli asiavaltuus kumoamiskanteen nostamiseen riidanalaisesta päätöksestä. Wizz Airin ensimmäinen valitusperuste sekä AITTV:n ensimmäinen ja viides valitusperuste on näin ollen hyväksyttävä siltä osin kuin niissä arvostellaan tätä Carpatairin asiavaltuutta.

97 Tarvitsematta lausua muista AITTV:n ja Wizz Airin valitusperusteista tai komission valituksesta muun muassa siltä osin kuin niillä pyritään kyseenalaistamaan unionin yleisen tuomioistuimen asiakysymystä koskeva päättely valituksenalainen tuomio on kumottava.

Kanne unionin yleisessä tuomioistuimessa

98 Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 61 artiklan ensimmäisen kohdan toisessa virkkeessä määrätään, että jos unionin tuomioistuin kumoaa unionin yleisen tuomioistuimen ratkaisun, se voi itse ratkaista asian lopullisesti, jos asia on ratkaisukelpoinen.

99 Näin ei ole nyt käsiteltävässä asiassa.

100 On nimittäin todettava, että kun otetaan huomioon, että valituksenalaisessa tuomiossa on otettu näyttö vääristyneellä tavalla huomioon ja esitetty puutteellisia perusteluja, sen tutkiminen, täyttääkö kanne tutkittavaksi ottamisen edellytykset, ja mahdollisesti tämän kanteen aineellisen oikeellisuuden tutkiminen edellyttävät tosiseikkoja koskevia arviointeja, joiden tekemiseksi unionin tuomioistuimen olisi toteutettava uusia prosessinjohtotoimia tai uusia asian selvittämistoimia.

101 Näin ollen asia on palautettava unionin yleiseen tuomioistuimeen.

Oikeudenkäyntikulut

102 Koska asiat on palautettava unionin yleiseen tuomioistuimeen, nyt käsiteltävinä oleviin valituksiin liittyvistä oikeudenkäyntikuluista on päätettävä myöhemmin.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (yhdeksäs jaosto) on ratkaissut asiat seuraavasti:

1) Unionin yleisen tuomioistuimen 8.2.2023 antama tuomio Carpatair v. komissio (T-522/20, EU:T:2023:51) kumotaan.

2) Asia palautetaan unionin yleiseen tuomioistuimeen.

3) Oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.

Allekirjoitukset