Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

13. února 2025 *

„Kasační opravný prostředek – Státní podpory – Odvětví letecké dopravy – Opatření provedená mezinárodním letištěm v Temešváru (Rumunsko) ve prospěch společnosti Wizz Air a dalších leteckých společností, které jej využívají – Rozhodnutí konstatující neexistenci státní podpory – Žaloba na neplatnost – Článek 263 SFEU – Přípustnost – Podmínka, podle které musí být žalobce bezprostředně a osobně dotčen – Povinnost uvést odůvodnění – Zkreslení důkazů“

Ve spojených věcech C-244/23 P až C-246/23 P,

jejímž předmětem jsou tři kasační opravné prostředky podané na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie dne 17. dubna 2023,

Evropská komise, zastupci: I. Georgiopoulos a F. Tomat, jako zmocněnci,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka) ve věci C-244/23 P,

přičemž dalšími účastnicemi řízení jsou:

Carpatair SA, se sídlem v Temešváru (Rumunsko), zástupci: P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, a J. Saké, advocaat,

žalobkyně v prvním stupni,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), se sídlem v Budapešti (Maďarsko), zástupci: I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, a E. Vahida, avocat,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), se sídlem v Ghirodě (Rumunsko), zástupci: V. Power, SC, a R. Hourihan, solicitor,

vedlejší účastnice řízení v první stupni,

a

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), se sídlem v Budapešti, zástupci: I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, a E. Vahida, avocat,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka) ve věci C-245/23 P,

* Jednací jazyk: angličtina.

přičemž dalšími účastnicemi řízení jsou:

Carpatair SA, se sídlem v Temešváru, zástupci: P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, a J. Saké, advocaat,

žalobkyně v prvním stupni,

Evropská komise, zastupci: I. Georgiopoulos a F. Tomat, jako zmocněnci,

žalovaná v prvním stupni,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), se sídlem v Ghirodě, zástupci: V. Power, SC, a R. Hourihan, solicitor,

vedlejší účastnice v prvním stupni,

a

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), se sídlem v Ghirodě, zástupci: V. Power, SC, a R. Hourihan, solicitor,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka) ve věci C-246/23 P,

přičemž dalšími účastnicemi řízení jsou:

Carpatair SA, se sídlem v Temešváru, zástupci: P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, a J. Saké, advocaat,

žalobkyně v prvním stupni,

Evropská komise, zastupci: I. Georgiopoulos a F. Tomat, jako zmocněnci,

žalovaná v prvním stupni,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), se sídlem v Budapešti, zástupci: I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, a E. Vahida, avocat,

vedlejší účastnice v prvním stupni,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení: C. Lycourgos (zpravodaj), předseda třetího senátu vykonávající funkci předsedy devátého senátu, S. Rodin a O. Spineanu-Matei, soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 4. října 2024,

vydává tento

Rozsudek

1 Svými kasačními opravnými prostředky Evropská komise (věc C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (dále jen „Wizz Air“) (věc C-245/23 P) a Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV) (věc C-246/23 P) se domáhají zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 8. února 2023, Carpatair v. Komise (T-522/20, dále jen „napadený rozsudek“, EU:T:2023:51), kterým Tribunál zrušil článek 2 rozhodnutí Komise (EU) 2021/1428 ze dne 24. února 2020 o státní podpoře SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011), kterou poskytlo Rumunsko mezinárodnímu letišti Temešvár – Wizz Air (Úř. věst. 2021, L 308, s. 1, dále jen „sporné rozhodnutí“) v rozsahu, v němž došel k závěru, že letištní poplatky uvedené v letecké informační příručce (dále jen „AIP“) na rok 2010 a v dohodách uzavřených společnostmi AITTV a Wizz Air v roce 2008 (dále jen „dohody z roku 2008“), včetně změn těchto dohod provedených v roce 2010 (dále jen „pozměňující dohody z roku 2010“), nepředstavují státní podpory.

Skutečnosti předcházející sporu

2 Mezinárodní letiště Temešvár (Rumunsko) provozuje AITTV, společnost, v níž rumunský stát drží 80 % kapitálu.

3 Carpatair SA, je rumunskou regionální leteckou společností. V roce 2000 učinila z tohoto letiště, z něhož provozuje hvězdicovou síť linek, svou základnu.

4 V rámci strategie směřující k přilákání nízkonákladových leteckých společností a ke zvýšení celkové ziskovosti letiště podepsala AITTV v roce 2008 s Wizz Air, maďarskou nízkonákladovou leteckou společností, dohody z roku 2008, které vymezují zásady jejich spolupráce, jakož i obecné podmínky využívání infrastruktury a letištních služeb společností Wizz Air. Dne 25. června 2010 byly prostřednictvím pozměňujících dohod z roku 2010 změněny dvě dohody z roku 2008 prostřednictvím nového režimu dohodnutého mezi společnostmi Wizz Air a AITTV, který pokrýval období do 6. února 2011. Wizz Air začala provozovat lety z letiště Temešvár v říjnu 2008.

5 Dne 30. září 2010 podala Carpatair ke Komisi stížnost týkající se údajně protiprávní státní podpory, z níž těžila Wizz Air.

6 Dne 24. května 2011 informovala Komise Rumunsko o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, které se mělo týkat zejména dohod z roku 2008, jakož i slev a rabatů z letištních poplatků poskytnutých podle AIP na roky 2007, 2008 a 2010.

7 V roce 2014 ukončila Carpatair svou činnost na mezinárodním letišti Temešvár a byla předmětem soudní reorganizace. Její hlavní základna se nyní nachází na letišti v Aradu (Rumunsko), vzdáleném 50 kilometrů (km) od mezinárodního letiště Temešvár, na němž nabízí zejména charterové lety. Pravidelné linky již neprovozuje.

8 Dne 24. února 2020 přijala Komise sporné rozhodnutí.

9 Pokud jde o letištní poplatky uvedené v AIP na roky 2007, 2008 a 2010, Komise měla ve sporném rozhodnutí za to, že základní sazba, rabaty a slevy z těchto poplatků nejsou selektivní.

10 Pokud jde o dohody z roku 2008 a pozměňující dohody z roku 2010 (dále společně jen „dohody z let 2008 a 2010“), Komise s ohledem na hospodářská hodnocení provedená po uzavření těchto dohod uvedla, že tyto dohody musely být pro společnost AITTV inkrementálně ziskové. Proto měla za to, že obezřetný soukromý subjekt v tržním hospodářství by takové dohody uzavřel. Mimoto byly tyto dohody součástí globální strategie a dlouhodobé snahy o celkovou ziskovost mezinárodního letiště Temešvár. Komise proto dospěla k závěru, že neposkytly společnosti Wizz Air hospodářskou výhodu, kterou by tato společnost za běžných tržních podmínek nezískala.

Žaloba k Tribunálu a napadený rozsudek

11 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 11. srpna 2020 podala Carpatair žalobu znějící na zrušení sporného rozhodnutí.

12 V napadeném rozsudku Tribunál rozhodl, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, když nepřezkoumala, zda sleva z letištních poplatků stanovená v bodě 7.3 AIP z roku 2010, posuzována samostatně, měla selektivní povahu. Tribunál dále rozhodl, že Komise právně neodůvodnila posouzení, podle kterého dohody z let 2008 a 2010 neposkytly společnosti Wizz Air hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala. Tribunál tak poté, co vyhověl prvnímu žalobnímu důvodu a částečně druhému žalobnímu důvodu vzneseném společností Carpatair na podporu této žaloby, zrušil článek 2 sporného rozhodnutí v rozsahu upřesněném v bodě 1 tohoto rozsudku.

Návrhová žádání účastnic řízení o kasačním opravném prostředku

Návrhová žádání účastnic řízení ve věci C-244/23 P

13 Komise v rámci kasačního opravného prostředku navrhuje, aby Soudní dvůr:

– zrušil napadený rozsudek v rozsahu, v němž v něm bylo vyhověno druhému žalobnímu důvodu společnosti Carpatair,

– zamítl druhý žalobní důvod ve věci T-522/20 a

– uložil společnosti Carpatair náhradu nákladů řízení v obou stupních.

14 Carpatair navrhuje, aby Soudní dvůr:

– kasační opravný prostředek zamítl a

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení v prvním stupni, jakož i řízení o kasačním opravném prostředku.

Návrhová žádání účastnic řízení ve věci C-245/23 P

15 Společnost Wizz Air v rámci kasačního opravného prostředku navrhuje, aby Soudní dvůr:

– napadený rozsudek zrušil,

– zamítl žalobu podanou společností Carpatair k Tribunálu a

– uložil společnosti Carpatair náhradu nákladů řízení v prvním stupni a v řízení o kasačním opravném prostředku.

16 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:

– zrušil napadený rozsudek a

– uložil společnosti Carpatair náhradu nákladů řízení.

17 Carpatair navrhuje, aby Soudní dvůr:

– kasační opravný prostředek zamítl a

– uložil společnosti Wizz Air náhradu nákladů řízení v prvním stupni a v řízení o kasačním opravném prostředku.

Návrhová žádání účastnic řízení ve věci C-246/23 P

18 AITTV svým kasačním opravným prostředkem navrhuje, aby Soudní dvůr:

– zrušil napadený rozsudek,

– zamítl žalobu podanou v prvním stupni společností Carpatair nebo vrátil věc Tribunálu a

– uložil společnosti Carpatair náhradu nákladů řízení v prvním stupni a v řízení o kasačním opravném prostředku, nebo v případě, že se rozhodne vrátit věc Tribunálu, rozhodl, že o nákladech řízení bude rozhodnuto později.

19 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:

– zrušil napadený rozsudek a

– uložil společnosti Carpatair náhradu nákladů řízení.

20 Carpatair navrhuje, aby Soudní dvůr:

– kasační opravný prostředek zamítl a

– uložil společnosti AITTV náhradu nákladů řízení v prvním stupni a v řízení o kasačním opravném prostředku.

K důvodům kasačního opravného prostředku vycházejícím z nedostatku aktivní legitimace společnosti Carpatair

Argumentace účastnic řízení

K prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku společnosti Wizz Air ve věci C-245/23 P

21 V rámci prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnost Wizz Air, podporovaná Komisí, tvrdí, že Tribunál tím, že rozhodl, že dohody z let 2008 a 2010 byly jednou z příčin zásahu do soutěžního postavení společnosti Carpatair, zkreslil důkazy a porušil podstatnou formální náležitost.

22 Zaprvé měl Tribunál za to, že společnost Carpatair byla dohodami z let 2008 a 2010 osobně a bezprostředně dotčena z důvodu, že v době přijetí rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení si společnosti Carpatair a Wizz Air v průběhu roku 2011 konkurovaly na pěti linkách s odletem z mezinárodního letiště Temešvár a v letech 2008 až 2010 se počet cestujících, výnosy a příjmy společnosti Carpatair na těchto pěti linkách značně snížily.

23 Tribunál však nezohlednil skutečnost, že toto snížení bylo obdobné nebo dokonce podstatně nižší než snížení, které utrpěla společnost Carpatair na linkách, na kterých nesoutěžila se společností Wizz Air.

24 Kromě toho napadený rozsudek obsahuje zjevná pochybení při výpočtu snížení výnosů společnosti Carpatair.

25 Zadruhé Tribunál v bodě 77 napadeného rozsudku rozhodl, že z připomínek předložených společností Carpatair v průběhu správního řízení vyplývá, že si tato společnost rovněž stěžovala na to, že nemohla převzít lety zajišťované z mezinárodního letiště Temešvár dvěma dalšími leteckými společnostmi, které toto letiště opustily v průběhu roku 2008, přičemž tyto lety jsou nyní provozovány společností Wizz Air. Tato skutečnost však nebyla před Tribunálem projednána. Příloha A.8 žaloby na neplatnost, nadepsaná „Připomínky společnosti Carpatair ze dne 7. června 2011 adresovaná Komisi“, byla v této žalobě pouze zmíněna, aniž by byla shrnuta. *A fortiori* nebyla předmětem výměny názorů před Tribunálem, a to v rozporu s podstatnou formální náležitostí, kterou představuje právo společnosti Wizz Air být v tomto ohledu vyslechnuta.

26 Carpatair zpochybňuje přípustnost prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnosti Wizz Air. Wizz Air se totiž omezuje na to, že žádá Soudní dvůr, aby provedl nové posouzení skutkového stavu a důkazů. Navíc zkreslení tvrzené společností Wizz Air zjevně nevyplývá z písemností ve spise.

27 Podpůrně se Carpatair domnívá, že tento důvod není opodstatněný.

28 Zaprvé společnost Carpatair nejprve tvrdí, že uvedený důvod kasačního opravného prostředku vychází z nesprávného výkladu bodu 73 napadeného rozsudku, v němž Tribunál pouze uvedl, že Carpatair prokázala, že dohody z let 2008 a 2010 byly jednou z příčin zásahu do jejího soutěžního postavení. Skutečnost, že jiné linky provozované společností Carpatair než linky, na kterých tato společnost konkurovala společnosti Wizz Air, rovněž utrpěly pokles výnosů, tento závěr nevyvrací.

29 Dále společnost Wizz Air nevěděla, že škodlivé účinky dohod z let 2008 a 2010 se neomezují na letecká spojení, na kterých konkurovala společnosti Carpatair. Napadený rozsudek se však omezuje na prokázání těchto účinků na letecká spojení, na kterých Carpatair přímo konkurovala společnosti Wizz Air, jak vyžaduje čl. 263 čtvrtý pododstavec SFEU.

30 Konečně je pravda, že se Tribunál v bodech 75 a 76 napadeného rozsudku dopustil mírného pochybení při výpočtu snížení výnosů na linkách společnosti Carpatair. Je však nesporné, že tyto výnosy v letech 2008 až 2010 výrazně poklesly.

31 Zadruhé Tribunál neporušil právo společnosti Wizz Air být vyslechnuta ohledně argumentu týkajícího se nemožnosti společnosti Carpatair převzít linky dvou dalších leteckých společností z mezinárodního letiště Temešvár. Jak totiž Tribunál uvedl v bodě 77 napadeného rozsudku, Carpatair již v tomto ohledu předložila své připomínky v průběhu původního šetření. Wizz Air tedy znala stanovisko společnosti Carpatair. Kromě toho Wizz Air obešla skutečnost, že konstatování Tribunálu v bodě 78 napadeného rozsudku spočívá na důkazech obsažených v přílohách A.7 a A.8 žaloby na neplatnost.

32 A konečně zatřetí společnost Wizz Air nezohlednila všechny skutečnosti, na jejichž základě měl Tribunál v bodech 54 až 86 napadeného rozsudku za to, že společnost Carpatair je osobně dotčena.

K prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku společnosti AITTV ve věci C-246/23 P

33 Svým prvním důvodem kasačního opravného prostředku AITTV, podporovaná Komisí, zejména tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že Carpatair je bezprostředně a osobně dotčena sporným rozhodnutím.

34 Zaprvé se Tribunál spokojil s tím, že bez dostatečných důkazů předpokládal, že společnosti Carpatair a Wizz Air si konkurují, aniž zohlednil důkazy poskytnuté AITTV, které prokazují, že společnosti Carpatair a Wizz Air nejsou leteckými společnostmi srovnatelných typů a velikostí a působí na linkách z velké části odlišných.

35 Zadruhé Tribunál rovněž bez dostatečných důkazů předpokládal, že Carpatair byla sporným rozhodnutím podstatně dotčena, aniž zohlednil před ním vznesené argumenty.

36 Společnost AITTV na jedné straně před Tribunálem tvrdila, že bez ohledu na dohody z let 2008 a 2010, byla v okamžiku uzavření těchto dohod právní a skutková situace společnosti Carpatair taková, že tato letecká společnost nemohla nadále úspěšně provozovat lety z mezinárodního letiště Temešvár, jelikož její obchodní model byl zastaralý. Navzdory důkazům, které mu byly předloženy v tomto smyslu, Tribunál nezohlednil ani celosvětovou finanční krizi, která se dotýkala leteckých společností v době rozhodné z hlediska skutkového stavu a která představovala jiné věrohodné vysvětlení obtíží společnosti Carpatair.

37 Na druhé straně Carpatair nepředložila žádný důkaz o jakémkoli dopadu dohod z let 2008 a 2010 na její situaci, kterou sama považovala v bodě 4 své žaloby na neplatnost za shodnou se situací řady dalších leteckých společností provozujících lety z mezinárodního letiště Temešvár. Kromě toho z bodu 116 této žaloby vyplývá, že účinky těchto dohod nebyly nutně specifické pro tuto leteckou společnost. Tribunál však nezkoumal, zda případné ztráty uvedené společnosti byly způsobeny konkurencí jiných leteckých společností než společnosti Wizz Air nebo jinými faktory.

38 Je pravda, jak je uvedeno v bodě 70 napadeného rozsudku, že v letech 2008 až 2010 se počet cestujících, výnosy a příjmy společnosti Carpatair na pěti linkách, na kterých konkurovala společnosti Wizz Air, značně snížily. Důkazy předložené Tribunálu však prokazují, že výnosy společnosti Carpatair se snížily na všech leteckých spojeních této letecké společnosti s odletem z mezinárodního letiště Temešvár, a nikoli pouze na leteckých spojeních, které se shodovaly s linkami provozovanými společností Wizz Air. Napadený rozsudek se však nezabývá těmito skutečnostmi, které prokazují, že Carpatair není bezprostředně a osobně dotčena ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU.

39 Zatřetí Tribunál v bodě 78 napadeného rozsudku uvedl ušlý zisk společnosti Carpatair, ačkoli se ho tato společnost ve svých písemnostech v prvním stupni nedovolávala.

40 Carpatair zpochybňuje přípustnost prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnosti AITTV z důvodu, že je vágní a nepřesný, jelikož AITTV nerozlišuje mezi spornými opatřeními a odpovídajícími právními kritérii a zaměňuje přezkum aktivní legitimace a právního zájmu na podání žaloby provedený Tribunálem.

41 Podpůrně Carpatair tvrdí, že tento důvod kasačního opravného prostředku není opodstatněný.

42 Tribunál totiž za účelem stanovení aktivní legitimace společnosti Carpatair k tomu, aby se domáhala zrušení sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se týká dohod z let 2008 a 2010 i AIP z roku 2010, pečlivě vymezil a uplatnil relevantní právní kritéria. Ze systematiky napadeného rozsudku, který se vyčerpávajícím způsobem zabývá otázkou, zda je společnost Carpatair osobně dotčena dohodami z let 2008 a 2010, jakož i otázkou, zda je bezprostředně dotčena jak těmito dohodami, tak AIP z roku 2010, jasně vyplývá, že aktivní legitimace společnosti Carpatair byla právně dostačujícím způsobem prokázána.

K pátému důvodu kasačního opravného prostředku společnosti AITTV ve věci C-246/23 P

43 V rámci pátého důvodu kasačního opravného prostředku má AITTV, podporovaná Komisí, zaprvé za to, že Tribunál dostatečně nezohlednil důkazy předložené Komisí, společností Wizz Air a AITTV, které prokazují neexistenci účinné hospodářské soutěže mezi společnostmi Wizz Air a Carpatair ke dni uzavření dohod z let 2008 a 2010.

44 AITTV má za to, že i když Tribunál není povinen posoudit každý před ním uplatněný argument, porušil podstatnou formální náležitost, když, jako v projednávané věci, uvádí v bodech 63 a 69 napadeného rozsudku značný počet věcných argumentů a důkazů, aniž by je posoudil, zatímco jiné posouzení těchto důkazů by vedlo k prohlášení žaloby společnosti Carpatair za nepřípustnou.

45 Důkazy předložené společnostmi AITTV a Wizz Air a Komisí prokazují zejména hospodářskou racionálnost dohod z let 2008 a 2010, jakož i skutečnost, že letecké společnosti byly vybrány prostřednictvím výzev k vyjádření zájmu, což společnosti AITTV umožnilo vybrat nejatraktivnější nabídky. Tyto skutečnosti umožnily prokázat, že tyto dohody musely být inkrementálně ziskové.

46 Kromě toho napadený rozsudek neobsahuje upřesnění týkající se relevantních trhů a podílů na trhu, kapacity leteckých společností, nahraditelnosti linek, nákladů a ziskových rozpětí, jakož i dalších parametrů umožňujících určit, zda byly společnosti Wizz Air a Carpatair konkurenty.

47 Kromě toho, i když Tribunál v bodě 15 napadeného rozsudku uznal, že Carpatair ukončila svou činnost na mezinárodním letišti Temešvár a již neprovozuje pravidelné lety, tyto podstatné skutečnosti dostatečně nezohlednil.

48 Zadruhé Tribunál porušil svou povinnost uvést odůvodnění tím, že neurčil příčinnou souvislost mezi finančními obtížemi společnosti Carpatair a předpokládanou konkurencí ze strany společnosti Wizz Air, jakož i tím, že se v bodě 83 napadeného rozsudku omezil na formulaci domněnek, přičemž nezohlednil jiná možná vysvětlení vyplývající ze spisu.

49 Společnost Carpartair sice v bodě 46 své žaloby tvrdila, že je přímým konkurentem společnosti Wizz Air na pěti leteckých spojeních, avšak v bodě 50 této žaloby připustila, že ukončila činnost na patnácti linkách z mezinárodního letiště Temešvár. Z toho vyplývá, že obtíže společnosti Carpatair byly příliš významné na to, aby mohly být přičteny konkurenci ze strany společnosti Wizz Air pouze na jedné třetině leteckých spojení zajišťovaných společností Carpatair z tohoto letiště.

50 Kromě toho Carpatair ve své žalobě neuvedla, že na některých linkách konkurovala jiným leteckým společnostem než společnosti Wizz Air. Tato hospodářská soutěž, která mohla mít rovněž dopad na situaci společnosti Carpatair, přitom nebyla v napadeném rozsudku zkoumána.

51 Carpatair má za to, že pátý důvod kasačního opravného prostředku společnosti AITTV je nepřípustný, jelikož se v něm AITTV omezuje na opakování argumentů, které již byly uplatněny před Tribunálem, aniž předložila důkaz o nesprávném právním posouzení nebo zkreslení důkazů.

52 Podpůrně Carpatair tvrdí, že tento důvod kasačního opravného prostředku není opodstatněný.

53 V tomto ohledu uvádí, že podle ustálené judikatury podstatné zasažení do soutěžního postavení navrhovatele na relevantních trzích nevyplývá z podrobné analýzy jednotlivých konkurenčních vztahů na těchto trzích, ale v zásadě z *prima facie* konstatování, že poskytnutí dotyčného opatření může toto postavení zasáhnout podstatným způsobem.

54 Podrobná analýza obsažená v napadeném rozsudku prokazuje, že Tribunál dostatečně přezkoumal všechny důkazy, které mu byly předloženy, a z toho správně vyvodil, že dohody z let 2008 a 2010 mohly podstatně zasáhnout do soutěžního postavení společnosti Carpatair na dotčených trzích.

Závěry Soudního dvora

K přípustnosti

55 Pokud jde zaprvé o přípustnost prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnosti Wizz Air, je třeba konstatovat, že společnost Carpatair, i když tvrdila, že skutková zjištění Tribunálu nejsou věcně nesprávná, uznala, že se Tribunál dopustil pochybení při výpočtu snížení výnosů společnosti Carpatair s ohledem na částky uvedené v jedné z příloh její žaloby na neplatnost. Kromě toho se Wizz Air tím, že se dovolává porušení práva být vyslechnuta ze strany Tribunálu, neomezuje na návrh, aby Soudní dvůr provedl nové posouzení skutkového stavu, ale dovolává se porušení podstatné formální náležitosti, které je právním důvodem, o němž může Soudní dvůr rozhodnout v rámci kasačního opravného prostředku.

56 Pokud jde zadruhé o přípustnost prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnosti AITTV, je třeba uvést, že tento důvod kasačního opravného prostředku není formulován natolik nepřesně, že by neumožnil pochopit argumenty, na kterých spočívá. Kromě toho pouhá okolnost, že tato společnost nesprávně vykládá podmínky přípustnosti žaloby na neplatnost stanovené v čl. 263 čtvrtém pododstavci SFEU, nemůže mít za následek, že uvedený důvod musí být prohlášen za nepřípustný. Kdyby totiž takové pochybení bylo prokázáno, mělo by vést k zamítnutí tohoto důvodu jako neopodstatněného.

57 Pokud jde konečně zatřetí o přípustnost pátého důvodu kasačního opravného prostředku společnosti AITTV, je třeba konstatovat, že tímto důvodem kasačního opravného prostředku tato společnost zpochybňuje napadený rozsudek v rozsahu, v němž Tribunál nezohlednil důkazy, které mu byly předloženy, a porušil svou povinnost uvést odůvodnění. Jelikož uvedený důvod vychází z napadeného rozsudku, nemůže hypoteticky představovat opakování argumentů předložených v prvním stupni.

58 Z toho vyplývá, že argumentace společnosti Carpatair týkající se nepřípustnosti prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnosti Wizz Air, jakož i prvního a pátého důvodu kasačního opravného prostředku společnosti AITTV musí být zamítnuta v plném rozsahu.

K věci samé

59 Je nesporné, že sporné rozhodnutí představuje zaprvé individuální akt v rozsahu, v němž je v něm konstatováno, že dohody z let 2008 a 2010 nejsou státními podporami, a zadruhé nařizovací akt nezahrnující prováděcí opatření ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce třetí části věty SFEU, v rozsahu, v němž je v něm konstatováno, že systém letištních poplatků zavedený AIP z roku 2010 není státní podporou. Tribunál proto právem rozhodl, že k prokázání své aktivní legitimace musí společnost Carpatair prokázat, že je bezprostředně a osobně dotčena částí sporného rozhodnutí týkající se dohod z let 2008 a 2010, přičemž stačí, aby prokázala, že je bezprostředně dotčena částí tohoto rozhodnutí týkající se AIP z roku 2010.

60 Společnosti AITTV a Wizz Air, podporované Komisí, zpochybňují závěry Tribunálu, na jejichž základě rozhodl, že Carpatair je bezprostředně a osobně dotčena částí sporného rozhodnutí týkající se dohod z let 2008 a 2010, jakož i bezprostředně dotčena částí tohoto rozhodnutí týkající se AIP z roku 2010.

– *K podmínce, podle které musí být Carpatair osobně dotčena*

61 Pokud žalobce zpochybní opodstatněnost rozhodnutí o posouzení podpory přijatého na základě čl. 108 odst. 3 SFEU nebo na základě formálního vyšetřovacího řízení, musí prokázat, že se ho toto rozhodnutí dotýká z důvodu určitých vlastností, které jsou mu vlastní, nebo skutkové situace, která ho odlišuje od jakékoli jiné osoby, a proto ho individualizuje podobným způsobem, jakým by byl individualizován adresát takového rozhodnutí. Tak je tomu zejména tehdy, když je postavení žalobce na dotčeném trhu podstatně dotčeno podporou, která je předmětem dotčeného rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise, C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 97, jakož i ze dne 31. ledna 2023, Komise v. Braesch a další, C-284/21 P, EU:C:2023:58, bod 54).

62 V bodech 61 až 86 napadeného rozsudku Tribunál rozhodl, že Carpatair byla osobně dotčena částí sporného rozhodnutí týkající se dohod z let 2008 a 2010. Konkrétněji Tribunál poté, co odmítl přiznat rozhodující význam skutečnosti, že Carpatair hrála aktivní úlohu v průběhu správního řízení, zdůraznil, že tato společnost předložila důkazy týkající se trhů, na kterých měla se společností Wizz Air konkurenční vztah, a prokázala, že tyto dohody byly jednou z příčin podstatného zásahu do jejího soutěžního postavení na těchto trzích, a uvedená společnost prokázala, že měla zvláštní postavení, které ji odlišovalo od ostatních leteckých společností působících na mezinárodním letišti Temešvár.

63 Pokud jde zaprvé o posouzení Tribunálu v bodech 63 až 70 a 73 až 85 napadeného rozsudku, podle kterého společnost Carpatair prokázala, že dohody z let 2008 a 2010 mohly podstatně zasáhnout do jejího soutěžního postavení na dotčených trzích, je třeba připomenout, že prokázání, ze strany žalobce, podstatného zásahu do jeho postavení na dotčeném trhu neznamená, že se s konečnou platností rozhoduje o jeho soutěžních vztazích mezi tímto žalobcem a podniky, které mají ze sporného opatření prospěch, vyžaduje však pouze, aby žalobce vhodným způsobem uvedl důvody, proč je rozhodnutí Komise způsobilé poškodit jeho oprávněné zájmy tím, že podstatně zasahuje do jeho postavení na tomto trhu. Podstatný zásah do soutěžního postavení žalobce na uvedeném trhu totiž nevyplývá z podrobné analýzy jednotlivých konkurenčních vztahů na témže trhu umožňující přesně určit rozsah zásahu do jeho soutěžního postavení, ale v zásadě z *prima facie* konstatování, že poskytnutí opatření uvedeného v rozhodnutí Komise vede k podstatnému zásahu do tohoto postavení (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 12. července 1990, COFAZ v. Komise, C-169/84, EU:C:1990:301, bod 28, a ze dne 20. ledna 2022, Deutsche Lufthansa v. Komise, C-594/19 P, EU:C:2022:40, body 74 a 75, jakož i citovaná judikatura).

64 V projednávané věci AITTV zaprvé vytýká Tribunálu, že v bodě 69 napadeného rozsudku rozhodl, že si Wizz Air a Carpatair konkurovaly na pěti leteckých spojeních z mezinárodního letiště Temešvár, aniž zohlednil protiargumenty, které před ním byly uplatněny.

65 V tomto ohledu je třeba připomenout, že důvod kasačního opravného prostředku vycházející z toho, že Tribunál neodpověděl na argumenty uplatněné v prvním stupni, v podstatě znamená dovolávat se porušení povinnosti uvést odůvodnění, která vyplývá z článku 36 statutu Soudního dvora Evropské unie, použitelného na Tribunál na základě čl. 53 prvního pododstavce tohoto statutu, a z článku 117 jednacího řádu Tribunálu (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 20. května 2010, Gogos v. Komise, C-583/08 P, EU:C:2010:287, bod 29, a ze dne 14. září 2023, Land Rheinland-Pfalz v. Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, bod 93).

66 Dále z bodů 64 až 69 napadeného rozsudku vyplývá, že Tribunál konstatoval, že společnosti Wizz Air a Carpatair si konkurovaly na pěti linkách z mezinárodního letiště Temešvár z důvodu, že tyto linky obsluhovaly stejná letiště nebo letiště vzdálená méně než 100 km. Naproti tomu z žádné části napadeného rozsudku nevyplývá, že Tribunál přezkoumal argumenty, kterými AITTV zpochybnila existenci takové konkurence, když posledně uvedená společnost zejména v bodě 15 svého spisu vedlejšího účastníka před Tribunálem tvrdila, že Wizz Air a Carpatair měly odlišné obchodní modely, jakož i letadlový park s odlišnými technickými vlastnostmi.

67 Je pravda, že Tribunál není povinen poskytnout vysvětlení, ve kterém by se vyčerpávajícím způsobem postupně zabýval každou z úvah uvedených účastníky sporu, a odůvodnění Tribunálu tedy může být implicitní za podmínky, že umožní zúčastněným stranám seznámit se s důvody, proč Tribunál nevyhověl jejich argumentům, a Soudnímu dvoru disponovat poznatky

dostatečnými k tomu, aby mohl vykonat svůj přezkum (rozsudky ze dne 9. září 2008, FIAMM a další v. Rada a Komise, C-120/06 P a C-121/06 P, EU:C:2008:476, bod 96, a ze dne 14. září 2023, Land Rheinland-Pfalz v. Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, bod 94).

68 Je rovněž pravda, jak bylo připomenuto v bodě 63 tohoto rozsudku, že v rámci posouzení přípustnosti žaloby podle čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU prokázání, ze strany žalobce, podstatného zásahu do jeho postavení na dotčeném trhu neznamená s konečnou platností rozhodnout o soutěžních vztazích mezi tímto žalobcem a údajným příjemcem dotčené podpory.

69 Vzhledem k tomu, že v projednávané věci měly údaje předložené společností AITTV za cíl zpochybnit relevanci informací poskytnutých společností Carpatair za účelem prokázání, že tato letecká společnost *prima facie* konkurovala společnosti Wizz Air, měl Tribunál za účelem splnění své povinnosti uvést odůvodnění uvést důvody, proč měl za to, že tyto údaje nemohly zpochybnit jeho posouzení, podle kterého si společnosti Carpatair a Wizz Air konkurovaly.

70 Z předcházejících úvah vyplývá, že Tribunál tím, že rozhodl, že Carpatair konkurovala společnosti Wizz Air na pěti leteckých spojeních z mezinárodního letiště Temešvár, aniž uvedl důvody, proč nevyhověl argumentům společnosti AITTV směřujícím ke zpochybnění existence takové hospodářské soutěže, porušil povinnost dostatečně odůvodnit své rozsudky, aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, ze kterých vycházel, a aby Soudní dvůr mohl disponovat poznatky nezbytnými k přezkumu v rámci kasačního opravného prostředku.

71 Zadruhé mají Wizz Air a AITTV za to, že Tribunál v bodech 73 až 85 napadeného rozsudku neprokázal, že dohody z let 2008 a 2010 mohly být příčinou podstatného zásahu do soutěžního postavení společnosti Carpatair.

72 V napadeném rozsudku Tribunál dospěl v bodě 79 napadeného rozsudku k závěru, že Carpatair prokázala, že dohody z let 2008 a 2010 byly jednou z příčin podstatného zásahu do jejího postavení na trzích a do jejího soutěžního postavení, a to na základě dvou důvodů.

73 Zaprvé Tribunál v bodě 77 napadeného rozsudku uvedl, že si společnost Carpatair během správního řízení stěžovala na ušlý zisk vyplývající z toho, že tato letecká společnost nemohla převzít dvě linky z mezinárodního letiště Temešvár do severní Itálie.

74 Jak vyplývá z judikatury citované v bodě 61 tohoto rozsudku, je nicméně na žalobci, aby Tribunálu předložil důkazy prokazující jeho aktivní legitimaci. Jak přitom uvádějí společnosti Wizz Air a AITTV, podporované Komisí, společnost Carpatair se tohoto ušlého zisku ve své žalobě nedovolávala.

75 I když je pravda, že Carpatair připojila k této žalobě jako přílohu A.8 vyjádření, která předložila v rámci správního řízení a ve kterých zmínila uvedený ušlý zisk, je nutno konstatovat, že uvedená žaloba zmiňuje tuto přílohu pouze v poznámce pod čarou 31 a tato poznámka na uvedenou přílohu odkazuje pouze obecně. Žádná část žaloby společnosti Carpatair na neplatnost věnovaná její přípustnosti nepoukazuje na takový ušlý zisk způsobený nekalou soutěží společnosti Wizz Air.

76 „Stručný popis žalobních důvodů“, který musí být uveden v každé žalobě ve smyslu článku 21 statutu Soudního dvora Evropské unie, použitelného na Tribunál na základě čl. 53 prvního pododstavce tohoto statutu, a čl. 76 písm. d) jednacího řádu Tribunálu, přitom znamená, že žaloba musí ozřejmit, v čem spočívá žalobní důvod, na kterém se zakládá. Proto je k tomu, aby byla žaloba v řízení před Tribunálem přípustná, zejména nezbytné, aby hlavní skutkové a právní

okolnosti, na nichž je založena, vyplývaly přinejmenším stručně, avšak uceleně a srozumitelně z textu samotné žaloby. I když je pravda, že obsah žaloby lze podpořit a doplnit v konkrétních bodech odkazy na určité výňatky z písemností, které tvoří její přílohu, obecný odkaz na ostatní písemnosti, byť přiložené k žalobě, nemůže zhojit neexistenci základních prvků právní argumentace, které podle těchto ustanovení musí být v žalobě uvedeny (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 3. března 2022, WV v. ESVČ, C-162/20 P, EU:C:2022:153, body 67 a 68, a ze dne 27. února 2024, EUIPO v. The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, bod 96).

77 Za těchto podmínek tedy Tribunálu nepříslušelo, aby doplnil argumentaci rozvinutou společností Carpatair v její žalobě tím, že v jejích přílohách vyhledá a identifikuje důkazy, které by mohly podpořit přípustnost žaloby této společnosti.

78 Tribunál se tedy dopustil nesprávného právního posouzení, když v bodě 77 napadeného rozsudku vycházel z existence ušlého zisku vyplývajícího z toho, že společnost Carpatair nemohla převzít dvě letecká spojení z mezinárodního letiště Temešvár do severní Itálie.

79 Zadruhé Tribunál v bodech 74 až 76 napadeného rozsudku uvedl, že z přílohy A.7 žaloby vyplývá, že v letech 2008 až 2010 se čistá výnosnost společnosti Carpatair na pěti leteckých spojeních z mezinárodního letiště Temešvár, na kterých podle Tribunálu tato společnost konkurovala společnosti Wizz Air, snížila o 52 %, pokud jde o čtyři linky do Itálie, a o 57 %, pokud jde o spojení do Düsseldorfu (Německo).

80 V tomto ohledu je třeba uvést, že jak tvrdila Wizz Air, toto konstatování vyplývá ze zkreslení přílohy A.7 žaloby společnosti Carpatair na neplatnost. Tyto procentní podíly totiž neodrážejí snížení výnosnosti těchto leteckých spojení, ale odpovídají poměru, který představují výnosy na uvedených spojeních v roce 2010 ve vztahu k výnosům na týchž spojeních za rok 2008, což ostatně společnost Carpatair uznává ve své kasační odpovědi.

81 Kromě toho, jak tvrdí Wizz Air a AITTV, aniž jí společnost Carpatair oponuje, z této přílohy A.7 vyplývá, že během téhož období se výnosnost některých leteckých spojení zajišťovaných společností Carpatair z mezinárodního letiště Temešvár, ohledně kterých Tribunál v bodě 69 napadeného rozsudku rozhodl, že posledně uvedená společnost neprokázala, že konkurovala společností Wizz Air, snížila stejně, ne-li více, jako výnosnost z leteckých spojení, na kterých společnost Carpatair podle Tribunálu přímo konkurovala společnosti Wizz Air.

82 Tribunál tím, že nezohlednil takové důkazy, přestože zjevně vyplývaly z přílohy A.7 žaloby společnosti Carpatair, a nevysvětlil důvody tohoto opomenutí, zkreslil tento důkaz a porušil svou povinnost uvést odůvodnění.

83 Navíc s ohledem na takové celkové snížení výnosnosti leteckých spojení provozovaných společností Carpatair z mezinárodního letiště Temešvár se Tribunál nemohl v bodě 80 napadeného rozsudku omezit na tvrzení, že důkazy předložené touto leteckou společností za účelem prokázání, že dohody z let 2008 a 2010 mohly podstatně zasáhnout do jejího soutěžního postavení na dotčených trzích, nebyly zpochybněny argumenty směřujícími k prokázání, že toto snížení mohlo být způsobeno jinými faktory, jako je údajně zastaralý obchodní model uvedené letecké společnosti, konkurenční vztah této společnosti k jiným leteckým společnostem, než je Wizz Air, nebo světová finanční krize, aniž Tribunál tyto argumenty byly zohlednil a v každém případě aniž vysvětlil, proč měly být tyto argumenty odmítnuty.

84 Je pravda, jak připomíná Tribunál v bodě 82 napadeného rozsudku, že nelze vyžadovat, aby společnost Carpatair prokázala, že její podstatné finanční obtíže jsou způsobeny výlučně dohodami z let 2008 a 2010. Je však ještě třeba, aby Tribunál mohl dospět k závěru, že bylo přinejmenším pravděpodobné, že tyto dohody byly příčinou těchto obtíží.

85 Ze všech předcházejících úvah vyplývá, že Tribunál neodůvodnil své posouzení, podle kterého dohody z let 2008 a 2010 mohly podstatně zasáhnout do soutěžního postavení společnosti Carpatair na dotčených trzích.

86 Pokud jde zadruhé o posouzení Tribunálu v bodech 71 a 72 napadeného rozsudku, podle kterého Carpatair prokázala, že měla zvláštní postavení, které ji odlišovalo od ostatních leteckých společností působících na mezinárodním letišti Temešvár, je třeba úvodem připomenout, že otázky týkající se přípustnosti žaloby na neplatnost představují nepominutelnou podmínku řízení, kterou mohou soudy Unie přezkoumat kdykoli i bez návrhu (rozsudek ze dne 21. září 2023, China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products a další v. Komise, C-478/21 P, EU:C:2023:685, bod 42 a citovaná judikatura).

87 Tvrzení obsažené v bodě 72 napadeného rozsudku, podle kterého měla Carpatair zvláštní postavení, jelikož byla jedinou společností, která přímo konkurovala společnosti Wizz Air na pěti linkách z mezinárodního letiště Temešvár, je přitom stiženo nedostatkem odůvodnění, jak bylo uvedeno v bodě 70 tohoto rozsudku.

88 Údajné konkureční vztahy mezi společnostmi Wizz Air a Carpatair tedy nemohly podpořit konstatování, že posledně uvedená letecká společnost měla zvláštní postavení, které ji odlišovalo od ostatních osob, a proto ji individualizovalo podobným způsobem, jakým byl individualizován adresát sporného rozhodnutí, a sice Rumunsko.

89 Za těchto podmínek tvrzení v bodě 71 napadeného rozsudku, podle kterého byly činnosti společnosti Carpatair středem činnosti mezinárodního letiště Temešvár a této společnosti plynulo 90 % jejího obratu z činností na tomto letišti, nemůže stačit k prokázání, že posledně uvedená společnost, u níž nebylo právně dostačujícím způsobem prokázáno, že konkurovala společnosti Wizz Air, je osobně dotčena částí sporného rozhodnutí, která konstatuje, že dohody z let 2008 a 2010, uzavřené mezi uvedeným letištěm a společností Wizz Air, nepředstavují státní podpory ve smyslu článku 107 SFEU.

90 Ze všech předcházejících úvah vyplývá, že Tribunál právně dostačujícím způsobem neodůvodnil svůj závěr, že Carpatair prokázala, že je osobně dotčena částí sporného rozhodnutí týkající se dohod z let 2008 a 2010.

– *K podmínce, podle které musí být Carpatair bezprostředně dotčena*

91 Jak Tribunál správně připomněl v bodech 87 a 89 napadeného rozsudku, měla společnost Carpatair za účelem prokázání, že je sporným rozhodnutím bezprostředně dotčena, zejména prokázat, že toto rozhodnutí má bezprostřední účinky na její právní postavení tím, že patřičným způsobem uvede důvody, proč uvedené rozhodnutí může způsobit, že bude v nevýhodném soutěžním postavení.

92 V tomto ohledu Tribunál v bodě 90 napadeného rozsudku uvedl, že ze spisu vyplývá, že Wizz Air měla údajný prospěch z dohod z let 2008 a 2010 a z AIP z roku 2010, že tato společnost a společnost Carpatair vykonávaly podobné činnosti a působily na stejném trhu služeb, jakož i na stejném zeměpisném trhu. Na základě toho tedy dospěl k závěru, že Carpatair náležitě odůvodnila, že sporné rozhodnutí ji mohlo postavit do nevýhodného soutěžního postavení.

93 Společnost AITTV však Tribunálu vytýká, že v tomto bodě 90 v podstatě konstatoval, že společnosti Wizz Air a Carpatair byly konkurenty, aniž zohlednil protiargumenty, které mu byly v tomto ohledu předloženy.

94 Jak již bylo uvedeno v bodě 70 tohoto rozsudku, takové konstatování Tribunálu je skutečně nedostatečně odůvodněno.

95 Napadený rozsudek je tedy rovněž stižen nedostatkem odůvodnění v rozsahu, v němž Tribunál rozhodl, že společnost Carpatair je bezprostředně dotčena sporným rozhodnutím v rozsahu, v němž se týká jak dohod z let 2008 a 2010, tak AIP z roku 2010.

96 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že Tribunál právně dostačujícím způsobem neodůvodnil, že Carpatair měla aktivní legitimaci k podání žaloby na neplatnost sporného rozhodnutí. Prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku společnosti Wizz Air, jakož i prvnímu a pátému důvodu kasačního opravného prostředku společnosti AITTV je tudíž třeba vyhovět v rozsahu, v němž zpochybňují tuto aktivní legitimaci společnosti Carpatair.

97 Aniž je třeba rozhodovat o ostatních důvodech kasačních opravných prostředků společností AITTV a Wizz Air nebo o kasačním opravném prostředku Komise, zejména v rozsahu, v němž směřují ke zpochybnění úvah Tribunálu týkajících se věci samé, je třeba napadený rozsudek zrušit.

K žalobě podané k Tribunálu

98 V souladu s čl. 61 prvním pododstavcem druhou větou statutu Soudního dvora Evropské unie může Soudní dvůr v případě, že zruší rozhodnutí Tribunálu, vydat sám konečné rozhodnutí ve věci, pokud to soudní řízení dovoluje.

99 V projednávaném případě tomu tak není.

100 S ohledem na zkreslení důkazů a nedostatek odůvodnění v napadeném rozsudku totiž přezkum přípustnosti a případně opodstatněnosti této žaloby vyžaduje posouzení skutkového stavu, k čemuž by bylo zapotřebí, aby Soudní dvůr přijal dodatečná organizační procesní opatření nebo provedl dokazování.

101 Proto je třeba věc vrátit Tribunálu.

K nákladům řízení

102 Vzhledem k tomu, že se věc vrací Tribunálu, je třeba rozhodnout, že o nákladech řízení o projednávaných kasačních opravných prostředcích bude rozhodnuto později.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (devátý senát) rozhodl takto:

1) **Rozsudek Tribunálu Evropské unie ze dne 8. února 2023, Carpatair v. Komise (T-522/20, EU:T:2023:51), se zrušuje.**

2) **Věc se vrací Tribunálu Evropské unie.**

3) **O nákladech řízení bude rozhodnuto později.**

Podpisy