Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena)

de 13 de febrero de 2025 *

«Recurso de casación — Ayudas de Estado — Sector aéreo — Medidas ejecutadas por el aeropuerto internacional de Timisoara (Rumanía) a favor de Wizz Air y de otras compañías aéreas usuarias de este aeropuerto — Decisión por la que se declara la inexistencia de una ayuda de Estado — Recurso de anulación — Artículo 263 TFUE — Admisibilidad — Requisito según el cual el demandante debe resultar directa e individualmente afectado — Obligación de motivación — Desnaturalización de las pruebas»

En los asuntos acumulados C-244/23 P a C-246/23 P,

que tienen por objeto tres recursos de casación interpuestos, con arreglo al artículo 56 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el 17 de abril de 2023,

Comisión Europea, representada por el Sr. I. Georgiopoulos y la Sra. F. Tomat, en calidad de agentes,

parte recurrente en el asunto C-244/23 P,

en el que las otras partes en el procedimiento son:

Carpatair SA, con domicilio social en Timisoara (Rumanía), representada por la Sra. P. González Alarcón y el Sr. J. Rivas de Andrés, abogados, y por el Sr. J. Saké, advocaat,

parte demandante en primera instancia,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), con domicilio social en Budapest (Hungría), representada por el Sr. I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, el Sr. S. Rating, abogado, y el Sr. E. Vahida, avocat,

Societatea Națională Aeroportul Internațional Timişoara — Traian Vuia SA (AITTV), con domicilio social en Ghiroda (Rumanía), representada por el Sr. V. Power, SC, y el Sr. R. Hourihan, Solicitor,

partes coadyuvantes en primera instancia,

y

* Lengua de procedimiento: inglés.

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), con domicilio social en Budapest, representada por el Sr. I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, el Sr. S. Rating, abogado, y el Sr. E. Vahida, avocat,

parte recurrente en el asunto C-245/23 P,

en el que las otras partes en el procedimiento son:

Carpatair SA, con domicilio social en Timisoara, representada por la Sra. P. González Alarcón y el Sr. J. Rivas de Andrés, abogados, y por el Sr. J. Saké, advocaat,

parte demandante en primera instancia,

Comisión Europea, representada por el Sr. I. Georgiopoulos y la Sra. F. Tomat, en calidad de agentes,

parte demandada en primera instancia,

Societatea Națională Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia SA (AITTV), con domicilio social en Ghiroda, representada por el Sr. V. Power, SC, y el Sr. R. Hourihan, Solicitor,

parte coadyuvante en primera instancia,

y

Societatea Națională Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia SA (AITTV), con domicilio social en Ghiroda, representada por el Sr. V. Power, SC, y el Sr. R. Hourihan, Solicitor,

parte recurrente en el asunto C-246/23 P,

en el que las otras partes en el procedimiento son:

Carpatair SA, con domicilio social en Timisoara, representada por la Sra. P. González Alarcón y el Sr. J. Rivas de Andrés, abogados, y por el Sr. J. Saké, advocaat,

parte demandante en primera instancia,

Comisión Europea, representada por el Sr. I. Georgiopoulos y la Sra. F. Tomat, en calidad de agentes,

parte demandada en primera instancia,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), con domicilio social en Budapest, representada por el Sr. I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, el Sr. S. Rating, abogado, y el Sr. E. Vahida, avocat,

parte coadyuvante en primera instancia,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por el Sr. C. Lycourgos (Ponente), Presidente de la Sala Tercera, en funciones de Presidente de la Sala Novena, y el Sr. S. Rodin y la Sra. O. Spineanu-Matei, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 4 de octubre de 2024;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante sus respectivos recursos de casación, la Comisión Europea (asunto C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (en lo sucesivo, «Wizz Air») (asunto C-245/23 P) y Societatea Națională Aeroportul Internațional Timişoara — Traian Vuia SA (AITTV) (asunto C-246/23 P) solicitan la anulación de la sentencia del Tribunal General de 8 de febrero de 2023, Carpatair/Comisión (T-522/20, en lo sucesivo, «sentencia recurrida», EU:T:2023:51), por la que dicho órgano jurisdiccional anuló el artículo 2 de la Decisión (UE) 2021/1428 de la Comisión, de 24 de febrero de 2020, relativa a la ayuda estatal SA.31662 — C/2011 (ex NN/2011) ejecutada por Rumanía para el Aeropuerto Internacional Timisoara — Wizz Air (DO 2021, L 308, p. 1; en lo sucesivo, «Decisión controvertida»), en la medida en que el Tribunal General concluye que las tasas aeroportuarias que figuran en la publicación de información aeronáutica (en lo sucesivo, «AIP») del año 2010 y los acuerdos celebrados entre AITTV y Wizz Air durante el año 2008 (en lo sucesivo, «acuerdos de 2008»), incluidas las modificaciones de que fueron objeto los referidos acuerdos durante el año 2010 (en lo sucesivo, «acuerdos de modificación de 2010»), no constituyen ayudas estatales.

Antecedentes del litigio

2 El aeropuerto internacional de Timisoara (Rumanía) es explotado por AITTV, sociedad en cuyo accionariado el Estado rumano ostenta el 80 %.

3 Carpatair SA es una compañía aérea regional rumana. En el año 2000, estableció su base en dicho aeropuerto, a partir del cual explotaba una red radial.

4 Durante el año 2008, en el marco de una estrategia dirigida a atraer a compañías aéreas de bajo coste y aumentar la rentabilidad general de dicho aeropuerto, AITTV firmó con Wizz Air, una compañía aérea húngara de bajo coste, los acuerdos de 2008, que establecían los principios de su cooperación, así como las condiciones generales del uso de las infraestructuras y servicios aeroportuarios por parte de Wizz Air. El 25 de junio de 2010, a través de los acuerdos de modificación de 2010, se modificaron dos de los acuerdos de 2008 mediante un nuevo régimen acordado entre Wizz Air y AITTV, que abarcaba el período que finalizaba el 6 de febrero de 2011. Wizz Air comenzó a volar desde ese aeropuerto en el mes de octubre de 2008.

5 El 30 de septiembre de 2010, Carpatair presentó ante la Comisión una denuncia relativa a una presunta ayuda estatal ilegal a favor de Wizz Air.

6 El 24 de mayo de 2011, la Comisión informó a Rumanía de su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2, en particular, en relación con los acuerdos de 2008 y los descuentos y las reducciones sobre las tasas aeroportuarias concedidos de conformidad con las AIP de 2007, 2008 y 2010.

7 A partir del año 2014, Carpatair dejó de operar en el aeropuerto internacional de Timisoara y fue objeto de una reestructuración judicial. Su principal base de operaciones se encuentra en la actualidad en el aeropuerto de Arad (Rumanía), situado a 50 kilómetros (km) del aeropuerto internacional de Timisoara y desde el que ofrece, en particular, vuelos chárter. Ya no ofrece vuelos regulares.

8 El 24 de febrero de 2020, la Comisión adoptó la Decisión controvertida.

9 Por lo que respecta a las tasas aeroportuarias que figuran en las AIP de 2007, 2008 y 2010, la Comisión consideró, en la Decisión controvertida, que el tipo básico, los descuentos y las reducciones sobre esas tasas no eran selectivos.

10 En cuanto a los acuerdos de 2008 y los acuerdos de modificación de 2010 (en lo sucesivo, conjuntamente, «acuerdos de 2008 y de 2010»), la Comisión señaló, teniendo en cuenta evaluaciones económicas elaboradas con posterioridad a la celebración de dichos acuerdos, que estos debían traducirse en una rentabilidad marginal para AITTV. Consideró, en consecuencia, que un operador privado prudente en una economía de mercado habría celebrado estos acuerdos. Además, según la Comisión, los citados acuerdos formaban parte de una estrategia global y de un esfuerzo a largo plazo con vistas a la rentabilidad general del aeropuerto internacional de Timisoara. Así pues, la Comisión concluyó que no habían conferido a Wizz Air una ventaja económica que la mencionada compañía no habría obtenido en condiciones normales de mercado.

Recurso ante el Tribunal General y sentencia recurrida

11 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal General el 11 de agosto de 2020, Carpatair interpuso un recurso por el que solicitaba la anulación de la Decisión controvertida.

12 En la sentencia recurrida, el Tribunal General declaró, por un lado, que la Comisión había incurrido en error de Derecho al no examinar si el descuento de las tasas aeroportuarias previsto en el punto 7.3 de la AIP de 2010, considerado individualmente, tenía carácter selectivo y, por otro lado, el Tribunal General declaró que la Comisión no había fundamentado jurídicamente la apreciación de que los acuerdos de 2008 y de 2010 no habían conferido a Wizz Air una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado. Por lo tanto, tras estimar el primer motivo y, parcialmente, el segundo motivo que invocó Carpatair en apoyo de dicho recurso, el Tribunal General anuló el artículo 2 de la Decisión controvertida en la medida especificada en el apartado 1 de la presente sentencia.

Pretensiones de las partes en los recursos de casación

Pretensiones de las partes en el asunto C-244/23 P

13 Mediante su recurso de casación, la Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:

– Anule la sentencia recurrida, en la medida en que estimó el segundo motivo del recurso de anulación de Carpatair.

– Desestime el segundo motivo en el asunto T-522/20.

– Condene a Carpatair al pago de las costas de ambas instancias.

14 Carpatair solicita al Tribunal de Justicia que:

– Desestime el recurso de casación.

– Condene a la Comisión al pago de las costas de los procedimientos de primera instancia y de casación.

Pretensiones de las partes en el asunto C-245/23 P

15 Mediante su recurso de casación, Wizz Air solicita al Tribunal de Justicia que:

– Anule la sentencia recurrida.

– Desestime el recurso de anulación interpuesto por Carpatair ante el Tribunal General.

– Condene a Carpatair al pago de las costas de los procedimientos de primera instancia y de casación.

16 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:

– Anule la sentencia recurrida.

– Condene a Carpatair al pago de las costas.

17 Carpatair solicita al Tribunal de Justicia que:

– Desestime el recurso de casación.

– Condene a Wizz Air al pago de las costas de los procedimientos de primera instancia y de casación.

Pretensiones de las partes en el asunto C-246/23 P

18 Mediante su recurso de casación, AITTV solicita al Tribunal de Justicia que:

– Anule la sentencia recurrida.

– Desestime el recurso de anulación interpuesto por Carpatair en primera instancia o devuelva el asunto al Tribunal General.

– Condene a Carpatair al pago de las costas de los procedimientos de primera instancia y de casación o, si decide devolver el asunto al Tribunal General, reserve la decisión sobre las costas.

19 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:

– Anule la sentencia recurrida.

– Condene a Carpatair al pago de las costas.

20 Carpatair solicita al Tribunal de Justicia que:

– Desestime el recurso de casación.

– Condene a AITTV al pago de las costas de los procedimientos de primera instancia y de casación.

Sobre los motivos basados en la falta de legitimación activa de Carpatair

Alegaciones de las partes

Sobre el primer motivo de casación de Wizz Air en el asunto C-245/23 P

21 Mediante su primer motivo de casación, Wizz Air, apoyada por la Comisión, alega que el Tribunal General, al declarar que los acuerdos de 2008 y de 2010 fueron una de las causas de la afectación de la posición competitiva de Carpatair, desnaturalizó determinados elementos de prueba e incurrió en un vicio sustancial de forma.

22 En primer lugar, el Tribunal General consideró que Carpatair se vio afectada individual y directamente por los acuerdos de 2008 y de 2010 debido a que, cuando se adoptó la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, en 2011, Carpatair y Wizz Air competían en cinco rutas con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara y que, entre 2008 y 2010, el número de pasajeros, la rentabilidad y los ingresos de Carpatair en esas cinco rutas habían disminuido considerablemente.

23 Sin embargo, el Tribunal General, según Wizz Air, no tuvo en cuenta el hecho de que esta disminución era análoga, o incluso claramente inferior, a la que Carpatair había sufrido en las rutas en las que no competía con Wizz Air.

24 Además, la sentencia recurrida contiene, a su juicio, errores manifiestos que afectan al cálculo de la disminución de los rendimientos de Carpatair.

25 En segundo lugar, en el apartado 77 de la sentencia recurrida, el Tribunal General declaró que de las observaciones presentadas por Carpatair durante el procedimiento administrativo se desprendía que dicha compañía también se quejaba de no haber podido recuperar los vuelos operados, con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara, por otras dos compañías aéreas que abandonaron el referido aeropuerto en 2008, vuelos que, desde entonces, opera Wizz Air. No obstante, este elemento de prueba, según afirma Wizz Air, no se discutió ante el Tribunal General. El anexo A.8 del recurso de anulación, titulado «Observaciones de Carpatair de 7 de junio de 2011 dirigidas a la Comisión», simplemente se mencionó en el citado recurso, sin incluir un resumen de este. *A fortiori*, no fue objeto de un intercambio de pareceres ante el Tribunal General, incurriendo en un vicio sustancial de forma que afecta al derecho de Wizz Air a ser oída a este respecto.

26 Carpatair se opone a la admisibilidad del primer motivo de casación de Wizz Air. En tal sentido, se limita a solicitar al Tribunal de Justicia que realice una nueva apreciación de los hechos y de las pruebas. Además, en su opinión, la desnaturalización alegada por Wizz Air no resulta manifiesta de los documentos que obran en autos.

27 Con carácter subsidiario, Carpatair considera que este motivo de casación es infundado.

28 En primer término, Carpatair sostiene, de entrada, que dicho motivo se basa en una interpretación errónea del apartado 73 de la sentencia recurrida, en el que el Tribunal General se limitó a indicar que Carpatair había demostrado que los acuerdos de 2008 y de 2010 eran una de las causas de la afectación de su posición competitiva. El hecho de que las rutas operadas por Carpatair distintas de aquellas en las que esta competía con Wizz Air también sufrieran una disminución de rendimiento no invalida esta conclusión.

29 A continuación, alega que Wizz Air ignora que los efectos perjudiciales de los acuerdos de 2008 y de 2010 no se limitan a las rutas en las que competía con Carpatair. Sin embargo, la sentencia recurrida se limita a declarar esos efectos en las rutas en las que Carpatair competía directamente con Wizz Air, como exige el artículo 263 TFUE, párrafo cuarto.

30 Por último, sostiene que el Tribunal General incurrió, en los apartados 75 y 76 de la sentencia recurrida, en un ligero error de cálculo de la disminución de los rendimientos en las rutas de Carpatair. Dicho esto, es indiscutible que esos rendimientos disminuyeron claramente entre el año 2008 y el año 2010.

31 En segundo término, a su juicio, el Tribunal General no vulneró el derecho de Wizz Air a ser oída en relación con la alegación relativa a la imposibilidad de Carpatair de hacerse cargo de las rutas de otras dos compañías aéreas con origen el aeropuerto internacional de Timisoara. En tal sentido, como señaló el Tribunal General en el apartado 77 de la sentencia recurrida, Carpatair ya había presentado sus observaciones a este respecto durante la investigación inicial. Por lo tanto, Wizz Air conocía el punto de vista de Carpatair. Además, Wizz Air elude el hecho de que la apreciación del Tribunal General, en el apartado 78 de la sentencia recurrida, se basa en los elementos de prueba contenidos en los anexos A.7 y A.8 del recurso de anulación.

32 En tercer y último término, alega que Wizz Air no tuvo en cuenta todos los elementos sobre cuya base el Tribunal General consideró, en los apartados 54 a 86 de la sentencia recurrida, que Carpatair estaba individualmente afectada.

Sobre el primer motivo de casación de AITTV en el asunto C-246/23 P

33 Mediante su primer motivo de casación, AITTV, apoyado por la Comisión, alega, en particular, que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar que la Decisión controvertida afectaba directa e individualmente a Carpatair.

34 En primer lugar, aduce que el Tribunal General se limitó a suponer, sin pruebas suficientes, que Carpatair y Wizz Air eran competidoras, sin tener en cuenta los elementos de prueba aportados por AITTV que demuestran que Carpatair y Wizz Air no eran compañías aéreas de tipos y tamaños comparables y que operaban en rutas en gran parte diferentes.

35 En segundo lugar, en su opinión, el Tribunal General también dio por supuesto, sin pruebas suficientes, que la Decisión controvertida afectaba sustancialmente a Carpatair sin tener en cuenta las alegaciones formuladas ante él.

36 Por un lado, AITTV alegó ante el Tribunal General que, con independencia de los acuerdos de 2008 y de 2010, en el momento en que estos se celebraron, la situación jurídica y fáctica de Carpatair era tal que dicha compañía aérea no habría podido seguir operando con éxito desde el aeropuerto internacional de Timisoara, al haber quedado obsoleto su modelo de explotación. A pesar de las pruebas que se le presentaron en este sentido, el Tribunal General tampoco tuvo en cuenta la crisis financiera mundial que afectaba a las compañías aéreas en el momento de los hechos de que se trata y que era otra explicación plausible de las dificultades a las que se enfrentaba Carpatair.

37 Por otro lado, AITTV sostuvo que Carpatair no aportó ninguna prueba de que los acuerdos de 2008 y de 2010 tuvieran algún efecto sobre su situación, que ella misma consideró, en el apartado 4 de su recurso de anulación, idéntica a la de otras muchas compañías aéreas que operaban desde el aeropuerto internacional de Timisoara. Además, del apartado 116 de dicho recurso se desprende que los efectos de los referidos acuerdos no eran necesariamente específicos de esa compañía aérea. Sin embargo, el Tribunal General no examinó si las eventuales pérdidas de la referida compañía se debían a la competencia de compañías aéreas distintas de Wizz Air o a otros factores.

38 Es cierto, según AITTV, que, como se indica en el apartado 70 de la sentencia recurrida, entre 2008 y 2010, el número de pasajeros, la rentabilidad y los ingresos de Carpatair en las cinco rutas en las que competía con Wizz Air disminuyeron considerablemente. Sin embargo, las pruebas presentadas ante el Tribunal General demuestran que los rendimientos de Carpatair disminuyeron en todas las rutas de esta compañía aérea con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara y no solo en las rutas que coinciden con las operadas por Wizz Air. Pues bien, la sentencia recurrida no aborda, a su entender, estos elementos que demuestran que Carpatair no está afectada directa e individualmente, en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto.

39 En tercer lugar, AITTV arguye que, en el apartado 78 de la sentencia recurrida, el Tribunal General se refirió a la existencia de un lucro cesante para Carpatair, pese a que esta última no lo invocó en los escritos que presentó en primera instancia.

40 Carpatair cuestiona la admisibilidad del primer motivo de casación de AITTV por ser vago e impreciso, ya que AITTV no distingue entre las medidas controvertidas y los criterios jurídicos correspondientes y confunde el examen de la legitimación y del interés en ejercitar la acción realizado por el Tribunal General.

41 Con carácter subsidiario, Carpatair alega que este motivo de casación es infundado.

42 En su opinión, el Tribunal General definió y aplicó meticulosamente los criterios jurídicos pertinentes para determinar la legitimación de Carpatair a efectos de solicitar la anulación de la Decisión controvertida en la medida en que afecta tanto a los acuerdos de 2008 y de 2010 como a la AIP de 2010. A su juicio, de la estructura de la sentencia recurrida, que aborda de manera exhaustiva la cuestión de si Carpatair está individualmente afectada por los acuerdos de 2008 y de 2010 y la cuestión de si Carpatair está directamente afectada tanto por dichos acuerdos como por la AIP de 2010, se desprende claramente que la legitimación activa de Carpatair ha quedado acreditada de modo suficiente en Derecho.

Sobre el quinto motivo de casación de AITTV en el asunto C-246/23 P

43 Mediante su quinto motivo de casación, AITTV, apoyada por la Comisión, estima, en primer lugar, que el Tribunal General no tuvo suficientemente en cuenta las pruebas presentadas por la Comisión, Wizz Air y AITTV, que demuestran la inexistencia de competencia efectiva entre Wizz Air y Carpatair en la fecha en que se celebraron los acuerdos de 2008 y de 2010.

44 AITTV considera que el Tribunal General, aunque no está obligado a apreciar cada una de las alegaciones que se invocan ante él, incurre, sin embargo, en un vicio sustancial de forma cuando, como ocurre en este asunto, expone, en los apartados 63 y 69 de la sentencia recurrida, un gran número de alegaciones y de elementos de prueba materiales, sin proceder a su apreciación, pese a que otra apreciación diferente de dichos elementos habría llevado a declarar la inadmisibilidad del recurso de Carpatair.

45 En su opinión, las pruebas aportadas por AITTV, Wizz Air y la Comisión demuestran, en particular, la racionalidad económica de los acuerdos de 2008 y de 2010, así como el hecho de que las compañías aéreas habían sido seleccionadas mediante convocatorias de manifestaciones de interés, lo que, a su juicio, permitió a AITTV seleccionar las ofertas más atractivas. Estos elementos permitieron demostrar que dichos acuerdos debían traducirse en una rentabilidad marginal.

46 Además, aduce que la sentencia recurrida no contiene precisiones relativas a los mercados y a las cuotas de mercado de referencia, las capacidades de las compañías aéreas, la sustituibilidad de las rutas, los costes y los márgenes de beneficio y a otros parámetros para determinar si Wizz Air y Carpatair eran competidoras.

47 Asimismo, arguye que, si bien el Tribunal General reconoció, en el apartado 15 de la sentencia recurrida, que Carpatair había cesado sus actividades en el aeropuerto internacional de Timisoara y que ya no ofrecía vuelos regulares, no tuvo suficientemente en cuenta estos hechos esenciales.

48 En segundo lugar, considera que el Tribunal General incumplió su obligación de motivación al no identificar la relación de causalidad existente entre las dificultades económicas de Carpatair y la supuesta competencia de Wizz Air y al limitarse a formular suposiciones, en el apartado 83 de la sentencia recurrida, ignorando otras posibles explicaciones que se desprenden de los autos.

49 Según señala, al tiempo que Carpatair sostenía, en el apartado 46 de su demanda en primera instancia, que competía directamente con Wizz Air en cinco rutas, Carpatair admitió, en el punto 50 de dicha demanda, que había dejado de operar quince rutas con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara. De ello se deduce que las dificultades encontradas por Carpatair eran demasiado importantes para poder atribuirse a la competencia de Wizz Air en apenas un tercio de las rutas operadas por Carpatair con origen en ese aeropuerto.

50 Además, aduce que Carpatair no señaló, en su demanda en primera instancia, que, en algunas rutas, competía con otras compañías aéreas distintas de Wizz Air. Pues bien, esta competencia, que también pudo haber tenido incidencia en la situación de Carpatair, no fue examinada en la sentencia recurrida.

51 Carpatair considera que el quinto motivo de casación de AITTV es inadmisible en la medida en que, mediante dicho motivo, esta última sociedad se limita a repetir alegaciones ya formuladas ante el Tribunal General, sin aportar pruebas tendentes a acreditar un error de Derecho o una desnaturalización de los elementos de prueba.

52 Con carácter subsidiario, Carpatair alega que este motivo de casación es infundado.

53 A este respecto, Carpatair señala que, según reiterada jurisprudencia, la afectación sustancial de la posición competitiva del demandante en los mercados de referencia no resulta de un análisis en profundidad de las diferentes relaciones de competencia en esos mercados, sino, en principio, de una constatación *prima facie* de que la concesión de la medida de que se trate afecta sustancialmente a dicha posición.

54 A su juicio, el análisis detallado contenido en la sentencia recurrida demuestra que el Tribunal General examinó de forma suficiente todas las pruebas que se le presentaron y que de ellas dedujo acertadamente que los acuerdos de 2008 y de 2010 podían afectar sustancialmente a la posición competitiva de Carpatair en los mercados de referencia.

Apreciación del Tribunal de Justicia

Sobre la admisibilidad

55 Por lo que respecta, en primer lugar, a la admisibilidad del primer motivo de casación de Wizz Air, es preciso señalar que Carpatair, pese a alegar que las apreciaciones de hecho realizadas por el Tribunal General no son materialmente inexactas, reconoció, no obstante, que el Tribunal General incurrió en error al calcular la disminución de los rendimientos de Carpatair, habida cuenta de los importes mencionados en uno de los anexos de su recurso de anulación. Además, al invocar la vulneración por el Tribunal General del derecho a ser oído, Wizz Air no se limita a solicitar al Tribunal de Justicia que proceda a una nueva apreciación de los hechos, sino que invoca un vicio sustancial de forma, que constituye una cuestión de Derecho de la que puede conocer el Tribunal de Justicia en el marco de un recurso de casación.

56 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la admisibilidad del primer motivo de casación de AITTV, procede señalar, por un lado, que este motivo no está redactado de manera tan imprecisa que no permita comprender las alegaciones en las que se basa. Por otro lado, el mero hecho de que esta sociedad interprete erróneamente los requisitos de admisibilidad de un recurso de anulación, previstos en el artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, no puede tener como consecuencia que deba declararse la inadmisibilidad de dicho motivo. En efecto, suponiendo que se hubiera acreditado, tal error debería dar lugar a la desestimación del referido motivo por infundado.

57 Por lo que respecta, en tercer y último lugar, a la admisibilidad del quinto motivo de casación de AITTV, es preciso señalar que, mediante este motivo, la citada sociedad impugna la sentencia recurrida en la medida en que el Tribunal General no tuvo en cuenta pruebas presentadas ante él e incumplió su obligación de motivación. Por consiguiente, al derivar dicho motivo de la sentencia recurrida, no constituye, por definición, una repetición de las alegaciones formuladas en primera instancia.

58 De ello se deduce que las alegaciones de Carpatair relativas a la inadmisibilidad del primer motivo de Wizz Air y de los motivos primero y quinto de AITTV deben desestimarse en su totalidad.

Sobre el fondo

59 No se discute que la Decisión controvertida constituye, por un lado, un acto individual, en la medida en que declara que los acuerdos de 2008 y de 2010 no son ayudas de Estado, y, por otro lado, un acto reglamentario que no implica medidas de ejecución, en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, tercera parte de la frase, en la medida en que declara que el régimen de tasas aeroportuarias, establecido por la AIP de 2010, no es una ayuda de Estado. Por consiguiente, el Tribunal General declaró acertadamente que, para acreditar su legitimación activa, Carpatair debía demostrar que la parte de la Decisión controvertida relativa a los acuerdos de 2008 y de 2010 le afectaba directa e individualmente, siendo suficiente acreditar, en cambio, que la parte de dicha Decisión relativa a la AIP de 2010 le afectaba directamente.

60 AITTV y Wizz Air, apoyadas por la Comisión, cuestionan las apreciaciones del Tribunal General por las que este declaró que Carpatair resultaba directa e individualmente afectada por la parte de la Decisión controvertida relativa a los acuerdos de 2008 y de 2010 y directamente afectada por la parte de dicha Decisión relativa a la AIP de 2010.

– *Sobre el requisito de que Carpatair deba verse afectada individualmente*

61 Cuando el demandante cuestiona el fundamento de la decisión de apreciación de una ayuda adoptada con arreglo al artículo 108 TFUE, apartado 3, o al término del procedimiento formal de investigación, debe demostrar que dicha decisión le atañe en razón de ciertas cualidades que le son propias o de una situación de hecho que la caracteriza frente a cualquier otra persona y, por ello, la individualiza de manera análoga a la del destinatario de tal decisión. Esto sucede, en especial, cuando la posición del demandante en el mercado de referencia se ve afectada sustancialmente por la ayuda objeto de la decisión de que se trate (véanse, en este sentido, las sentencias de 17 de septiembre de 2015, Mory y otros/Comisión, C-33/14 P, EU:C:2015:609, apartado 97, y de 31 de enero de 2023, Comisión/Braesch y otros, C-284/21 P, EU:C:2023:58, apartado 54).

62 En los apartados 61 a 86 de la sentencia recurrida, el Tribunal General declaró que Carpatair se vio individualmente afectada por la parte de la Decisión controvertida relativa a los acuerdos de 2008 y de 2010. Más concretamente, tras negarse a atribuir una importancia decisiva al hecho de que Carpatair hubiera desempeñado un papel activo en el desarrollo del procedimiento administrativo, el Tribunal General subrayó, por un lado, que dicha sociedad había aportado elementos de prueba relativos a los mercados en los que mantenía una relación de competencia con Wizz Air y había demostrado que esos acuerdos eran una de las causas de la afectación sustancial de su posición competitiva en esos mercados y, por otro lado, subrayó que la referida sociedad había demostrado que gozaba de una situación particular que la caracterizaba frente a las demás compañías aéreas presentes en el aeropuerto internacional de Timisoara.

63 Por lo que respecta, en primer lugar, a la apreciación del Tribunal General, en los apartados 63 a 70 y 73 a 85 de la sentencia recurrida, según la cual Carpatair había demostrado que los acuerdos de 2008 y de 2010 podían afectar de manera sustancial a su posición competitiva en los mercados de referencia, es preciso recordar que la demostración, por parte del demandante, de una afectación sustancial de su posición en el mercado de referencia no implica pronunciarse de manera definitiva sobre las relaciones de competencia entre dicho demandante y las empresas beneficiarias de la medida controvertida, sino que al demandante le corresponde únicamente indicar de modo oportuno las razones por las que la decisión de la Comisión puede lesionar sus intereses legítimos afectando sustancialmente su posición en el referido mercado. En efecto, la afectación sustancial de la posición competitiva del demandante en el citado mercado no resulta de un análisis en profundidad de las diferentes relaciones de competencia en ese mercado, que permita determinar con precisión el alcance de la afectación de su posición competitiva, sino, en principio, de una constatación *prima facie* de que la concesión de la medida objeto de la decisión de la Comisión conduce a que la mencionada posición se vea sustancialmente afectada (véanse, en este sentido, las sentencias de 12 de julio de 1990, COFAZ/Comisión, C-169/84, EU:C:1990:301, apartado 28, y de 20 de enero de 2022, Deutsche Lufthansa/Comisión, C-594/19 P, EU:C:2022:40, apartados 74 y 75 y jurisprudencia citada).

64 En el presente asunto, AITTV reprocha, en primer término, al Tribunal General haber declarado, en el apartado 69 de la sentencia recurrida, que Wizz Air y Carpatair eran competidoras entre sí en cinco rutas con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara, sin tener en cuenta las alegaciones en contrario formuladas ante él.

65 A este respecto, es preciso recordar, por un lado, que el motivo basado en la falta de respuesta del Tribunal General a alegaciones formuladas en primera instancia equivale, en esencia, a invocar un incumplimiento de la obligación de motivación que resulta del artículo 36 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, aplicable al Tribunal General en virtud del artículo 53, párrafo primero, del mismo Estatuto, y del artículo 117 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General (véanse, en este sentido, las sentencias de 20 de mayo de 2010, Gogos/Comisión, C-583/08 P, EU:C:2010:287, apartado 29, y de 14 de septiembre de 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, apartado 93).

66 Por otro lado, de los apartados 64 a 69 de la sentencia recurrida se desprende que el Tribunal General declaró que Wizz Air y Carpatair eran competidoras en cinco rutas con origen en aeropuerto internacional de Timisoara, basándose en que dichas rutas prestaban servicio a los mismos aeropuertos o aeropuertos situados a menos de 100 km de distancia. Sin embargo, no cabe deducir de ningún pasaje de la sentencia recurrida que el Tribunal General examinara las alegaciones de AITTV que refutaban la existencia de tal competencia, cuando esta sociedad

esgrimía, en particular, en el apartado 15 de su escrito de intervención ante el Tribunal General, que Wizz Air y Carpatair tenían modelos comerciales diferentes y una flota de aviones con características técnicas distintas.

67 Es cierto que el Tribunal General no está obligado a elaborar una exposición que siga exhaustivamente y uno por uno todos los razonamientos expuestos por las partes en el litigio y que la motivación del Tribunal General puede ser, pues, implícita, siempre que permita a los interesados conocer las razones por las que el Tribunal General no acogió sus alegaciones y al Tribunal de Justicia disponer de los elementos suficientes para ejercer su control (sentencias de 9 de septiembre de 2008, FIAMM y otros/Consejo y Comisión, C-120/06 P y C-121/06 P, EU:C:2008:476, apartado 96, y de 14 de septiembre de 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, apartado 94).

68 También es cierto, como se ha recordado en el apartado 63 de la presente sentencia, que, en el contexto de la apreciación de la admisibilidad de un recurso con arreglo al artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, la demostración, por parte del demandante, de una afectación sustancial de su posición en el mercado de referencia no implica pronunciarse de manera definitiva sobre las relaciones de competencia entre dicho demandante y el supuesto beneficiario de la ayuda controvertida.

69 Dicho esto, en la medida en que, en el presente asunto, los datos presentados por AITTV tenían por objeto cuestionar la pertinencia de los elementos aportados por Carpatair para demostrar que, *prima facie*, esta compañía aérea competía con Wizz Air, el Tribunal General debería haber expuesto, para cumplir con su obligación de motivación, las razones por las que consideraba que los referidos datos no podían desvirtuar su apreciación de que Carpatair y Wizz Air eran competidoras.

70 De lo anterior resulta que el Tribunal General, al declarar que Carpatair competía con Wizz Air en cinco rutas con origen en aeropuerto internacional de Timisoara, sin exponer las razones por las que no acogió las alegaciones de AITTV que refutaban la existencia de tal competencia, incumplió la obligación de motivar sus sentencias de manera suficiente para permitir a los interesados conocer los motivos en los que se basó y al Tribunal de Justicia disponer de los elementos para ejercer su control en el marco de un recurso de casación.

71 En segundo término, Wizz Air y AITTV estiman que el Tribunal General no demostró, en los apartados 73 a 85 de la sentencia recurrida, que los acuerdos de 2008 y de 2010 pudieran ser la causa de la afectación sustancial de la posición competitiva de Carpatair.

72 En la sentencia recurrida, el Tribunal General se basó en dos motivos para concluir, en el apartado 79 de la sentencia recurrida, que Carpatair había demostrado que los acuerdos de 2008 y de 2010 eran una de las causas de la afectación sustancial de su posición en los mercados y de la afectación de su posición competitiva.

73 Por un lado, el Tribunal General señaló, en el apartado 77 de la sentencia recurrida, que, durante el procedimiento administrativo, Carpatair se quejó de un lucro cesante derivado de la imposibilidad, para esta compañía aérea, de recuperar dos rutas con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara hacia el norte de Italia.

74 Como se desprende de la jurisprudencia citada en el apartado 61 de la presente sentencia, corresponde, no obstante, al demandante aportar ante el Tribunal General las pruebas que acrediten su legitimación activa. Sin embargo, como señalan Wizz Air y AITTV, apoyadas por la Comisión, Carpatair no invocó este lucro cesante en su demanda en primera instancia.

75 Si bien es cierto que Carpatair adjuntó a esa demanda, como anexo A.8, las observaciones que había presentado durante el procedimiento administrativo y en las que hacía referencia a dicho lucro cesante, es preciso señalar que la citada demanda solo menciona ese anexo en su nota 31 y que esta nota remite a aquel anexo únicamente de manera global. Ninguno de los pasajes de la demanda de Carpatair relativos a la admisibilidad de su recurso de anulación mencionaba tal lucro cesante causado por la competencia desleal de Wizz Air.

76 Pues bien, la «exposición sumaria de los motivos», que debe indicarse en toda demanda, en el sentido del artículo 21 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, aplicable al Tribunal General en virtud del artículo 53, párrafo primero, de dicho Estatuto, y del artículo 76, letra d), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General, significa que la demanda debe explicitar en qué consiste el motivo sobre el que se apoya el recurso. En este sentido, para declarar la admisibilidad de un recurso ante el Tribunal General es preciso, en particular, que los elementos esenciales de hecho y de Derecho en los que esté basado consten, al menos sucintamente, pero de manera coherente y comprensible, en el texto de la propia demanda. Si bien ciertos extremos específicos de esta pueden apoyarse y completarse mediante remisiones a pasajes determinados de documentos adjuntos, una remisión global a otros escritos, aunque figuren como anexo de la demanda, no puede paliar la falta de los elementos esenciales de la argumentación jurídica que, en virtud de las referidas disposiciones, deben figurar en la demanda (véanse, en este sentido, las sentencias de 3 de marzo de 2022, WV/SEAE, C-162/20 P, EU:C:2022:153, apartados 67 y 68, y de 27 de febrero de 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, apartado 96).

77 Por consiguiente, en estas circunstancias, no correspondía al Tribunal General completar las alegaciones desarrolladas por Carpatair en su demanda, buscando e identificando, en sus anexos, elementos de prueba que pudieran fundamentar la admisibilidad del recurso de dicha sociedad.

78 Por lo tanto, el Tribunal General incurrió en error de Derecho al basarse, en el apartado 77 de la sentencia recurrida, en la existencia de un lucro cesante derivado de la imposibilidad de Carpatair de recuperar dos rutas con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara hacia el norte de Italia.

79 Por otro lado, el Tribunal General señaló, en los apartados 74 a 76 de la sentencia recurrida, que del anexo A.7 de la demanda se desprende que, entre 2008 y 2010, la rentabilidad neta de Carpatair en las cinco rutas con salida desde el aeropuerto internacional de Timisoara en las que declaró que dicha sociedad competía con Wizz Air había disminuido en un 52 %, por lo que respecta a cuatro rutas a Italia, y en un 57 %, por lo que respecta a la ruta a Düsseldorf (Alemania).

80 A este respecto, procede señalar que, como ha alegado Wizz Air, esta conclusión se deriva de una desnaturalización del anexo A.7 del recurso de anulación de Carpatair. En efecto, estos porcentajes no reflejan la disminución de rentabilidad de estas rutas, sino que equivalen a la ratio que representan las rentabilidades de dichas rutas para el año 2010 en relación con las rentabilidades de las mismas rutas para el año 2008, como reconoce, además, Carpatair en su escrito de contestación.

81 Asimismo, como alegan Wizz Air y AITTV, sin que Carpatair lo haya rebatido, del referido anexo A.7 se desprende que, durante el mismo período, la rentabilidad de determinadas rutas operadas por Carpatair con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara, en las que, según declaró el Tribunal General en el apartado 69 de la sentencia recurrida, Carpatair no había demostrado que compitiera con Wizz Air, disminuyó tanto o más que la rentabilidad de las rutas en las que, según el Tribunal General, Carpatair competía directamente con Wizz Air.

82 Al no tener en cuenta tales elementos pese a que se desprendían manifiestamente del anexo A.7 de la demanda en primera instancia de Carpatair y al no explicar las razones de dicha omisión, el Tribunal General desnaturalizó la referida prueba e incumplió su obligación de motivación.

83 Además, habida cuenta de tal disminución global de la rentabilidad de las rutas operadas por Carpatair con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara, el Tribunal General no podía limitarse a afirmar, en el apartado 80 de la sentencia recurrida, que las pruebas aportadas por dicha compañía aérea para demostrar que los acuerdos de 2008 y de 2010 podían afectar sustancialmente a su posición competitiva en los mercados de referencia no quedaban desvirtuadas por las alegaciones dirigidas a demostrar que esa disminución podía haber sido causada por otros factores, como el modelo comercial supuestamente obsoleto de dicha compañía aérea, la competencia que la misma compañía mantenía con compañías aéreas distintas de Wizz Air o la crisis financiera mundial, sin tomar en consideración estas alegaciones y, en cualquier caso, sin explicar las razones por las que las citadas alegaciones debían desestimarse.

84 Es cierto que, como recuerda el Tribunal General en el apartado 82 de la sentencia recurrida, no puede exigirse que Carpatair demuestre que sus dificultades económicas sustanciales se deben exclusivamente a los acuerdos de 2008 y de 2010. Dicho esto, es preciso, así y todo, que el Tribunal General haya podido concluir que era, cuando menos, plausible que los referidos acuerdos fueran la causa de esas dificultades.

85 De todas las consideraciones anteriores se desprende que el Tribunal General no justificó su apreciación según la cual los acuerdos de 2008 y de 2010 podían afectar sustancialmente a la posición competitiva de Carpatair en los mercados de referencia.

86 Por lo que se refiere, en segundo lugar, a la apreciación del Tribunal General, en los apartados 71 y 72 de la sentencia recurrida, según la cual Carpatair demostró tener una situación particular que la caracterizaba en relación con las demás compañías aéreas presentes en el aeropuerto internacional de Timisoara, procede recordar, de forma preliminar, que las cuestiones relativas a la admisibilidad de los recursos de anulación son cuestiones de orden público que en todo momento incumbe examinar a los órganos jurisdiccionales de la Unión, incluso de oficio (sentencia de 21 de septiembre de 2023, China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products y otros/Comisión, C-478/21 P, EU:C:2023:685, apartado 42 y jurisprudencia citada).

87 Pues bien, la afirmación contenida en el apartado 72 de la sentencia recurrida, según la cual Carpatair gozaba de una situación particular en la medida en que era la única compañía que competía directamente con Wizz Air en cinco rutas con origen en el aeropuerto internacional de Timisoara, adolece de falta de motivación, como se ha señalado en el apartado 70 de la presente sentencia.

88 Por lo tanto, las supuestas relaciones de competencia entre Wizz Air y Carpatair no podían fundamentar la apreciación de que esta última compañía aérea tenía una situación particular que la caracterizaba frente a cualquier otra persona y, por ello, la individualizaba de manera análoga a la del destinatario de la Decisión controvertida, a saber, Rumanía.

89 En estas circunstancias, la afirmación que figura en el apartado 71 de la sentencia recurrida, según la cual la actividad del aeropuerto internacional de Timisoara se centraba en las actividades de Carpatair y esta obtenía el 90 % de su volumen de negocios de sus actividades con salida desde dicho aeropuerto, no basta para demostrar que esta sociedad, de la que no se ha demostrado de modo suficiente en Derecho que compitiera con Wizz Air, resulta afectada individualmente por la parte de la Decisión controvertida en la que se declara que los acuerdos de 2008 y de 2010, celebrados entre el mencionado aeropuerto y Wizz Air, no constituyen ayudas de Estado en el sentido del artículo 107 TFUE.

90 De todas las consideraciones anteriores resulta que el Tribunal General no justificó de modo suficiente en Derecho su conclusión de que Carpatair había demostrado estar individualmente afectada por la parte de la Decisión controvertida relativa a los acuerdos de 2008 y de 2010.

– *Sobre el requisito de que Carpatair deba verse afectada directamente*

91 Como recordó acertadamente el Tribunal General en los apartados 87 y 89 de la sentencia recurrida, para demostrar que la Decisión controvertida la afectaba directamente, Carpatair debía demostrar, en particular, que dicha Decisión produce directamente efectos en su situación jurídica exponiendo, de forma pertinente, las razones por las que la referida Decisión puede colocarla en una posición competitiva desventajosa.

92 A este respecto, el Tribunal General señaló, en el apartado 90 de la sentencia recurrida, que de los autos se desprendía que Wizz Air era la presunta beneficiaria de los acuerdos de 2008 y de 2010 y de la AIP de 2010, que Wizz Air y Carpatair ejercían actividades similares y que ambas operaban en el mismo mercado de servicios y en el mismo mercado geográfico. Por consiguiente, llegó a la conclusión de que Carpatair había justificado de forma pertinente que la Decisión controvertida podía colocarla en una posición competitiva desventajosa.

93 No obstante, AITTV reprocha al Tribunal General haber declarado, en esencia, en ese apartado 90, que Wizz Air y Carpatair eran competidoras, sin tener en cuenta las alegaciones en contrario que se habían formulado ante él a este respecto.

94 Como ya se ha expuesto en el apartado 70 de la presente sentencia, tal apreciación del Tribunal General adolece efectivamente de falta de motivación.

95 Por lo tanto, la sentencia recurrida adolece también de falta de motivación en la medida en que el Tribunal General declaró que Carpatair se vio directamente afectada por la Decisión controvertida en la medida en que se refiere tanto a los acuerdos de 2008 y de 2010 como a la AIP de 2010.

96 Del conjunto de las consideraciones anteriores resulta que el Tribunal General no justificó de modo suficiente en Derecho que Carpatair estuviera legitimada para interponer un recurso de anulación contra la Decisión controvertida. En consecuencia, procede estimar el primer motivo de Wizz Air y los motivos primero y quinto de AITTV, en la medida en que niegan la legitimación activa de Carpatair.

97 Sin que sea necesario pronunciarse sobre los demás motivos de los recursos de casación de AITTV y de Wizz Air, ni sobre el recurso de casación de la Comisión, en particular en la medida en que tienen por objeto cuestionar el razonamiento del Tribunal General en cuanto al fondo, procede anular la sentencia recurrida.

Sobre el recurso ante el Tribunal General

98 De conformidad con el artículo 61, párrafo primero, segunda frase, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en caso de anulación de la resolución del Tribunal General, el Tribunal de Justicia podrá resolver definitivamente el litigio cuando su estado así lo permita.

99 No ocurre así en el presente asunto.

100 En efecto, habida cuenta de la existencia, en la sentencia recurrida, de desnaturalizaciones de las pruebas y de defectos de motivación, el examen de la admisibilidad del recurso interpuesto en primera instancia y, en su caso, del fundamento de dicho recurso conlleva apreciaciones de hecho que exigirían la adopción, por parte del Tribunal de Justicia, de diligencias adicionales de ordenación del procedimiento o de instrucción de los autos.

101 En consecuencia, procede devolver el asunto al Tribunal General.

Costas

102 Al haberse acordado la devolución del asunto al Tribunal General, procede reservar la decisión sobre las costas correspondientes a los presentes recursos de casación.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Novena) decide:

1) Anular la sentencia del Tribunal General de 8 de febrero de 2023, Carpatair/Comisión (T-522/20, EU:T:2023:51).

2) Devolver el asunto al Tribunal General.

3) Reservar la decisión sobre las costas.

Firmas