Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (üheksas koda)

13. veebruar 2025*

Apellatsioonkaebus – Riigiabi – Lennundussektor – Timişoara (Rumeenia) rahvusvahelise lennujaama võetud meetmed nii Wizz Airi kui ka teiste seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kasuks – Otsus, milles tuvastatakse riigiabi puudumine – Tühistamishagi – ELTL artikkel 263 – Vastuvõetavus – Tingimus, mille kohaselt peab hageja olema otseselt ja isiklikult puudutatud – Põhjendamiskohustus – Tõendite moonutamine

Liidetud kohtuasjades C-244/23 P – C-246/23 P,

mille ese on Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 56 alusel 17. aprillil 2023 esitatud kolm apellatsioonkaebust,

Euroopa Komisjon, esindajad: I. Georgiopoulos ja F. Tomat,

apellant kohtuasjas C-244/23 P,

teised menetlusosalised:

Carpatair SA, asukoht Timişoara (Rumeenia), esindajad: *abogados* P. González Alarcón ja J. Rivas Andrés ning *advocaat* J. Saké,

hageja esimeses kohtuastmes,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), asukoht Budapest (Ungari), esindajad: *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis, *abogado* S. Rating ja *avocat* E. Vahida,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), asukoht Ghiroda (Rumeenia), esindajad: V. Power, *SC*, ja *solicitor* R. Hourihan,

menetlusse astujad esimeses kohtuastmes,

ja

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), asukoht Budapest, esindajad: *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis, *abogado* S. Rating ja *avocat* E. Vahida,

apellant kohtuasjas C-245/23 P,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

teised menetlusosalised:

Carpatair SA, asukoht Timişoara, esindajad: *abogados* P. González Alarcón ja J. Rivas Andrés ning *advocaat* J. Saké,

hageja esimeses kohtuastmes,

Euroopa Komisjon, esindajad: I. Georgiopoulos ja F. Tomat,

kostja esimeses kohtuastmes,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), asukoht Ghiroda, esindajad: V. Power, *SC*, ja *solicitor* R. Hourihan,

menetlusse astuja esimeses kohtuastmes,

ja

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), asukoht Ghiroda, esindajad: V. Power, *SC*, ja *solicitor* R. Hourihan,

apellant kohtuasjas C-246/23 P,

teised menetlusosalised:

Carpatair SA, asukoht Timişoara, esindajad: *abogados* P. González Alarcón ja J. Rivas Andrés ning *advocaat* J. Saké,

hageja esimeses kohtuastmes,

Euroopa Komisjon, esindajad: I. Georgiopoulos ja F. Tomat,

kostja esimeses kohtuastmes,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), asukoht Budapest, esindajad: *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis, *abogado* S. Rating ja *avocat* E. Vahida,

menetlusse astuja esimeses kohtuastmes,

EUROOPA KOHUS (üheksas koda),

koosseisus: kolmanda koja president C. Lycourgos (ettekandja) üheksanda koja presidendi ülesannetes, kohtunikud S. Rodin ja O. Spineanu-Matei,

kohtujurist: M. Szpunar,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

olles 4. oktoobri 2024. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

kohtuotsuse

1 Oma apellatsioonkaebustes paluvad Euroopa Komisjon (kohtuasi C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (edaspidi „Wizz Air“) (kohtuasi C-245/23 P) ja Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV) (kohtuasi C-246/23 P) tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 8. veebruari 2023. aasta kohtuotsus Carpatair *vs.* komisjon (T-522/20, edaspidi „vaidlustatud kohtuotsus“, EU:T:2023:51), milles Üldkohus tühistas komisjoni 24. veebruari 2020. aasta otsuse (EL) 2021/1428 riigiabi SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) kohta, mida Rumeenia andis Timișoara rahvusvahelisele lennujaamale – Wizz Air (ELT 2021, L 308, lk 1; edaspidi „vaidlusalune otsus“), artikli 2 osas, milles järeldatakse, et lennujaamatasud, mis sisalduvad 2010. aasta lennundusteabe kogumikus (edaspidi „lennundusteabe kogumik“) ning 2008. aasta lepingutes AITTV ja Wizz Airi vahel (edaspidi „2008. aasta lepingud“), sealhulgas 2010. aastal nendesse lepingutesse tehtud muudatustes (edaspidi „2010. aasta muutmislepingud“), ei ole käsitatavad riigiabina.

Vaidluse taust

2 Timișoara (Rumeenia) rahvusvahelist lennujaama käitab aktsiaselts AITTV, mille aktsiatest 80% kuulub Rumeenia riigile.

3 Carpatair SA on Rumeenia piirkondlik lennuettevõtja. 2000. aastal rajas Carpatair sellesse lennujaama oma sõlmpunkti ning hakkas osutama sõlmlennujaamateenuseid.

4 Odavlennuettevõtjate ligimeelitamise ja lennujaama üldise kasumlikkuse suurendamise strateegia raames allkirjastas AITTV 2008. aastal Ungari odavlennuettevõtjaga Wizz Air 2008. aasta lepingud, milles määrati kindlaks nende koostöö põhimõtted ning Wizz Airi poolt taristu ja lennujaamateenuste kasutamise üldtingimused. 2010. aasta muutmislepingutega muudeti 25. juunil 2010 kahte neist 2008. aasta lepingust Wizz Airi ja AITTV vahel kokku lepitud uue süsteemiga, mida kohaldati kuni 6. veebruarini 2011. Wizz Air alustas sellest lennujaamast lende 2008. aasta oktoobris.

5 Carpatair esitas 30. septembril 2010 komisjonile kaebuse Wizz Airile antud väidetava ebaseadusliku riigiabi kohta.

6 Komisjon teatas 24. mail 2011 Rumeeniale oma otsusest algatada ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametlik uurimismenetlus, mis puudutas eelkõige 2008. aasta lepinguid ning lennujaamatasude allahindlusi ja allahindlusi, mis tehti vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikele.

7 Alates 2014. aastast lõpetas Carpatair oma tegevuse Timișoara rahvusvahelises lennujaamas ja tema suhtes viidi läbi saneerimismenetlus. Tema peamine tegevuskoht asub nüüd Aradi (Rumeenia) lennujaamas, mis asub Timișoara lennujaamast 50 km kaugusel ja kust ta pakub eelkõige tšarterlende. Regulaarlende ta enam ei paku.

8 Komisjon võttis vaidlusaluse otsuse vastu 24. veebruaril 2020.

9 Komisjon tegi 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikes toodud lennujaamatasude kohta vaidlusaluses otsuses järelduse, et nende lennujaamatasude baasmäär, allahindlused ja hinnavähendused ei olnud valikulised.

10 2008. aasta lepingute ja 2010. aasta muutmislepingute (edaspidi koos „2008. ja 2010. aasta lepingud“) kohta märkis komisjon – võttes arvesse eelnevaid majanduslikke hinnanguid, mis oli antud pärast nende lepingute sõlmimist –, et need lepingud oleksid pidanud suurendama AITTV tulu. Sellest tulenevalt leidis ta, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas eraettevõtja oleks niisugused lepingud sõlminud. Lisaks olid need lepingud osa üldisest strateegiast ja pikaajalistest jõupingutustest saavutada Timişoara rahvusvahelise lennujaama üldine kasumlikkus. Komisjon järeldas seega, et need lepingud ei andnud Wizz Airile majanduslikku eelist, mida see ettevõte tavalistes turutingimustes ei oleks saanud.

Menetlus Üldkohtus ja vaidlustatud kohtuotsus

11 Carpatair esitas 11. augustil 2020 Üldkohtu kantseleisse hagiavalduse, millega ta palus vaidlusalune otsus tühistada.

12 Vaidlustatud kohtuotsuses otsustas Üldkohus esiteks, et komisjon rikkus õigusnormi, kui ta jättis analüüsimata, kas 2010. aasta lennundusteabe kogumiku punktis 7.3 toodud lennujaamatasude vähendamine eraldi võetuna oli valikuline. Teiseks otsustas Üldkohus, et komisjon ei olnud õiguslikult põhjendanud oma järeldust, et 2008. ja 2010. aasta lepingud ei andnud Wizz Airile majanduslikku eelist, mida ta ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes. Seega, olles nõustunud Carpatairi hagi põhjendamiseks esitatud esimese väitega ja osaliselt ka teise väitega, tühistas Üldkohus vaidlusaluse otsuse artikli 2 käesoleva kohtuotsuse punktis 1 täpsustatud ulatuses.

Poolte nõuded apellatsioonimenetluses

Poolte nõuded kohtuasjas C-244/23 P

13 Komisjon palub oma apellatsioonkaebuses Euroopa Kohtul:

– tühistada vaidlustatud kohtuotsus osas, milles nõustuti Carpatairi teise väitega;

– lükata tagasi kohtuasjas T-522/20 esitatud teine väide ja

– mõista mõlema kohtuastme kohtukulud välja Carpatairilt.

14 Carpatair palub Euroopa Kohtul:

– jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ja

– mõista esimese kohtuastme ja apellatsiooniastme kohtukulud välja komisjonilt.

Poolte nõuded kohtuasjas C-245/23 P

15 Wizz Air palub apellatsioonkaebuses Euroopa Kohtul:

– tühistada vaidlustatud kohtuotsus;

– jätta Carpatairi poolt Üldkohtusse esitatud hagi rahuldamata ja

– mõista esimese kohtuastme ja apellatsiooniastme kohtukulud välja Carpatairilt.

16 Komisjon palub Euroopa Kohtul:

– tühistada vaidlustatud kohtuotsus ja

– mõista kohtukulud välja Carpatairilt.

17 Carpatair palub Euroopa Kohtul:

– jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ja

– mõista esimese kohtuastme ja apellatsiooniastme kohtukulud välja Wizz Airilt.

Poolte nõuded kohtuasjas C-246/23 P

18 Oma apellatsioonkaebuses palub AITTV Euroopa Kohtul:

– tühistada vaidlustatud kohtuotsus;

– jätta Carpatairi esimeses kohtuastmes esitatud hagi rahuldamata või saata kohtuasi tagasi Üldkohtusse ja

– mõista esimese kohtuastme ja apellatsiooniastme kohtukulud välja Carpatairilt või jätta kohtukulude küsimus edaspidiseks lahendamiseks juhul, kui kohus otsustab saata kohtuasja tagasi Üldkohtusse.

19 Komisjon palub Euroopa Kohtul:

– tühistada vaidlustatud kohtuotsus ja

– mõista kohtukulud välja Carpatairilt.

20 Carpatair palub Euroopa Kohtul:

– jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ja

– mõista esimese kohtuastme ja apellatsiooniastme kohtukulud välja AITTV-lt.

Väited, et Carpatairil puudub õigus esitada hagi

Poolte argumendid

Wizz Airi esimene väide kohtuasjas C-245/23 P

21 Esimeses väites leiab Wizz Air, keda toetab komisjon, et Üldkohus moonutas tõendeid ja rikkus olulist menetlusnormi, kui ta otsustas, et 2008. ja 2010. aasta lepingud olid üks Carpatairi konkurentsiseisundi kahjustamise põhjustest.

22 Esimesena leidis Üldkohus, et 2008. ja 2010. aasta lepingud puudutasid Carpatairi isiklikult ja otseselt, sest ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse vastuvõtmise ajal 2011. aastal konkureerisid Carpatair ja Wizz Air Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuval viiel liinil, ning et aastatel 2008–2010 vähenesid Carpatairi reisijate arv, vedude maht ja tulud nendel viiel liinil märkimisväärselt.

23 Üldkohus jättis siiski arvesse võtmata asjaolu, et vähenemine oli analoogne või isegi oluliselt väiksem kui see, mida Carpatair kandis liinidel, millel ta Wizz Airiga ei konkureerinud.

24 Lisaks sisaldas vaidlustatud kohtuotsus ilmseid vigu, mis mõjutas Carpatairi vedude mahu vähenemise arvutamist.

25 Teisena leidis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 77, et seisukohtadest, mille Carpatair esitas haldusmenetluses, nähtub, et see lennuettevõtja kurtis ka selle üle, et ta ei saanud üle võtta Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuvaid lende, mida teostasid kaks teist lennuettevõtjat, kes lahkusid sellest lennujaamast 2008. aastal, kusjuures neid lende teostas nüüd Wizz Air. Seda asjaolu Üldkohtus aga ei arutatud. Tühistamishagi lisa A.8 „Carpatairi 7. juuni 2011. aasta seisukohad, mis on adresseeritud komisjonile“ lihtsalt mainiti hagiavalduses, ilma et seda oleks kokkuvõtlikult esitatud. *A fortiori* ei toimunud selle üle arvamuste vahetamist Üldkohtus, millega rikuti olulist menetlusnormi, milleks on Wizz Airi õigus olla selles küsimuses ära kuulatud.

26 Carpatair ei nõustu Wizz Airi esimese väite vastuvõetavusega. Nimelt piirdub Wizz Air sellega, et palub Euroopa Kohtul faktilisi asjaolusid ja tõendeid uuesti hinnata. Lisaks ei nähtu Wizz Airi väidetud moonutamine ilmselgelt toimikus olevatest dokumentidest.

27 Teise võimalusena leiab Carpatair, et see väide ei ole põhjendatud.

28 Esimesena väidab Carpatair kõigepealt, et nimetatud väide põhineb vaidlustatud kohtuotsuse punkti 73 vääral tõlgendusel, milles Üldkohus piirdus märkimisega, et Carpatair tõendas, et 2008. ja 2010. aasta lepingud olid üks tema konkurentsiseisundi kahjustamise põhjustest. Asjaolu, et vedude maht vähenes ka muudel Carpatairi teenindatud liinidel kui need, millel ta konkureeris Wizz Airiga, ei lükka seda järeldust ümber.

29 Samuti ei teadnud Wizz Air, et 2008. ja 2010. aasta lepingute kahjulikud tagajärjed ei piirdu liinidega, kus ta konkureeris Carpatairiga. Vaidlustatud kohtuotsuses on siiski piirdutud selle mõju tuvastamisega lennuliinidel, kus Carpatair konkureeris Wizz Airiga otseselt, nagu on nõutud ELTL artikli 263 neljandas lõigus.

30 Lõpuks tegi Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 75 ja 76 Carpatairi liinidel vedude mahu vähenemise arvutamisel tõesti väikese vea. Samas on vaieldamatu, et vedude maht selgelt vähenes aastatel 2008–2010.

31 Teisena ei rikkunud Üldkohus Wizz Airi õigust olla ära kuulatud argumendi osas, mille kohaselt Carpatairil ei olnud võimalik üle võtta kahe teise lennuettevõtja Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuvaid liine. Nagu Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 77 märkis, oli Carpatair esialgse uurimise käigus juba esitanud selle kohta oma seisukohad. Wizz Air oli seega Carpatairi seisukohast teadlik. Lisaks hoidub Wizz Air kõrvale asjaolust, et Üldkohtu järeldus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 78 põhineb tühistamishagi lisades A.7 ja A.8 sisalduvatel tõenditel.

32 Kolmanda ja viimasena ei võtnud Wizz Air arvesse kõiki asjaolusid, mille põhjal Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 54–86 leidis, et Carpatair oli isiklikult puudutatud.

AITTV esimene väide kohtuasjas C-246/23 P

33 AITTV, keda toetab komisjon, väidab oma esimeses väites eelkõige, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta järeldas, et vaidlusalune otsus puudutab Carpatairi otseselt ja isiklikult.

34 Esimesena eeldas Üldkohus ilma piisavate tõenditeta, et Carpatair ja Wizz Air olid konkurendid, võtmata arvesse AITTV esitatud tõendeid, mis näitasid, et Carpatair ja Wizz Air ei olnud võrreldavat tüüpi ja võrreldava suurusega lennuettevõtjad ning et nad tegutsesid suures osas eri liinidel.

35 Teisena eeldas Üldkohus ilma piisavate tõenditeta ka seda, et vaidlusalune otsus mõjutas Carpatairi oluliselt, võtmata arvesse talle esitatud argumente.

36 Ühelt poolt väitis AITTV Üldkohtus, et sõltumata 2008. ja 2010. aasta lepingutest oli Carpatairi õiguslik ja faktiline olukord nende lepingute sõlmimise ajal niisugune, et lennuettevõtja ei oleks saanud edukalt jätkata oma tegevust Timişoara rahvusvahelises lennujaamas, sest tema tegevusmudel oli aegunud. Vaatamata tõenditele, mis talle selle kohta esitati, ei võtnud Üldkohus arvesse ka üleilmset finantskriisi, mis mõjutas lennuettevõtjaid kõnealuste asjaolude asetleidmise ajal ja mis kujutas endast teist usutavat selgitust Carpatairi tabanud raskuste kohta.

37 Teiselt poolt ei ole Carpatair esitanud ühtegi tõendit 2008. ja 2010. aasta lepingute mis tahes mõju kohta tema olukorrale, mida ta ise pidas oma tühistamishagi punktis 4 identseks paljude teiste lennuettevõtjate omaga, kes tegutsevad Timişoara rahvusvahelises lennujaamas. Lisaks tuleneb hagiavalduse punktist 116, et nende lepingute mõju ei olnud tingimata sellele lennuettevõtjale eriomane. Üldkohus ei analüüsinud siiski, kas nimetatud lennuettevõtja võimalik kahjum oli tingitud teiste lennuettevõtjate kui Wizz Air konkurentsist või muudest teguritest.

38 Nagu on märgitud vaidlustatud kohtuotsuse punktis 70, vähenesid aastatel 2008–2010 märkimisväärselt Carpatairi reisijate arv, vedude maht ja tulud viiel liinil, kus ta Wizz Airiga konkureeris. Üldkohtule esitatud tõendid näitavad siiski, et Carpatairi vedude maht vähenes kõigil selle lennuettevõtja lennuliinidel, mis väljusid Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast, mitte ainult nendel lennuliinidel, mis langesid kokku Wizz Airi teenindatavate liinidega. Vaidlustatud kohtuotsuses ei ole aga käsitletud neid asjaolusid, mis tõendaksid, et Carpatair ei ole otseselt ja isiklikult puudutatud ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses.

39 Kolmandana viitas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 78 Carpatairi saamata jäänud tulule, kuigi Carpatair sellele oma esimeses kohtuastmes esitatud menetlusdokumentides ei tuginenud.

40 Carpatair vaidlustab AITTV esimese väite vastuvõetavuse, kuna see on ebamäärane ja ebatäpne, sest AITTV ei eristanud vaidlusaluseid meetmeid vastavatest õiguslikest kriteeriumidest ning ajas segamini Üldkohtu analüüsi hagi esitamise õiguse ja põhjendatud huvi kohta.

41 Teise võimalusena leiab Carpatair, et see väide ei ole põhjendatud.

42 Nimelt määratles ja kohaldas Üldkohus üksikasjalikult asjakohaseid õiguslikke kriteeriume, et tuvastada Carpatairi õigus nõuda vaidlusaluse otsuse tühistamist osas, mis puudutab nii 2008. ja 2010. aasta lepinguid kui ka 2010. aasta lennundusteabe kogumikku. Vaidlustatud kohtuotsuse ülesehitusest, milles on ammendavalt käsitletud küsimust, kas 2008. ja 2010. aasta lepingud puudutavad Carpatairi isiklikult, ning küsimust, kas nii need lepingud kui ka 2010. aasta lennundusteabe kogumik puudutavad teda otseselt, nähtub selgelt, et Carpatairi õigus esitada hagi on õiguslikult piisavalt tõendatud.

AITTV viies väide kohtuasjas C-246/23 P

43 AITTV, keda toetab komisjon, leiab oma viiendas väites esimesena, et Üldkohus ei võtnud piisavalt arvesse komisjoni, Wizz Airi ja AITTV esitatud tõendeid, mis tõendavad, et 2008. ja 2010. aasta lepingute sõlmimise ajal puudus Wizz Airi ja Carpatairi vahel tõhus konkurents.

44 AITTV leiab, et kuigi Üldkohus ei ole kohustatud hindama iga talle esitatud argumenti, rikub ta siiski olulist menetlusnormi, kui ta – nagu käesolevas asjas – esitab vaidlustatud kohtuotsuse punktides 63 ja 69 suure hulga sisulisi argumente ja tõendeid, ilma et ta oleks neid hinnanud, samas kui nende tõendite teistsugune hindamine oleks viinud Carpatairi hagi vastuvõetamatuks tunnistamiseni.

45 AITTV, Wizz Airi ja komisjoni esitatud tõendid tõendavad eelkõige 2008. ja 2010. aasta lepingute majanduslikku otstarbekust ning asjaolu, et lennuettevõtjad valiti välja osalemiskutsete alusel, mis võimaldas AITTV-l valida kõige soodsamad pakkumused. Need asjaolud võimaldasid tõendada, et need lepingud olid marginaalselt kasumlikud.

46 Samuti ei ole vaidlustatud kohtuotsuses täpsustatud asjaomaseid turge ja turuosasid, lennuettevõtjate lennumahtu, liinide asendatavust, kulusid ja kasumimarginaale ning muid parameetreid, mis võimaldavad kindlaks teha, kas Wizz Air ja Carpatair olid konkurendid.

47 Lisaks, kuigi Üldkohus möönis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 15, et Carpatair lõpetas tegevuse Timişoara rahvusvahelises lennujaamas ega pakkunud enam regulaarlende, ei võtnud ta neid olulisi asjaolusid piisavalt arvesse.

48 Teisena rikkus Üldkohus oma põhjendamiskohustust, kuna ta ei tuvastanud põhjuslikku seost Carpatairi finantsraskuste ja Wizz Airi väidetava konkurentsi vahel ning piirdus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 83 oletuste esitamisega, jättes samas tähelepanuta muud võimalikud toimikust tulenevad selgitused.

49 Kuigi Carpatair väitis esimeses kohtuastmes esitatud hagiavalduse punktis 46, et viiel liinil on ta Wizz Airiga otseses konkurentsis, möönis ta hagiavalduse punktis 50, et ta lõpetas oma tegevuse 15 lennuliinil, mis väljuvad Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast. Sellest järeldub, et Carpatairi raskused olid liiga suured, et nende põhjuseks saaks pidada konkurentsi Wizz Airiga ainult kolmandikul sellest lennujaamast väljuvatest lennuliinidest, mida Carpatair teenindas.

50 Lisaks jättis Carpatair esimeses kohtuastmes esitatud hagiavalduses märkimata, et teatud liinidel konkureeris ta muude lennuettevõtjatega kui Wizz Air. Seda konkurentsi, mis oleks võinud mõjutada ka Carpatairi olukorda, vaidlustatud kohtuotsuses aga ei analüüsitud.

51 Carpatair leiab, et AITTV viies väide on vastuvõetamatu, kuna viimasena nimetatud äriühing ainult kordas Üldkohtus juba esitatud argumente, esitamata tõendeid õigusnormi rikkumise või tõendite moonutamise kohta.

52 Teise võimalusena leiab Carpatair, et see väide ei ole põhjendatud.

53 Sellega seoses märgib ta, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei tulene asjaomastel turgudel hageja konkurentsiseisundi oluline kahjustamine mitte nende turgude erinevate konkurentsisuhete põhjalikust analüüsist, vaid põhimõtteliselt *prima facie* tuvastamisest, et asjaomase meetme kohaldamine kahjustab oluliselt konkurentsiseisundit.

54 Vaidlustatud kohtuotsuses sisalduv üksikasjalik analüüs näitab, et Üldkohus analüüsis piisavalt kõiki talle esitatud tõendeid ja järeldas sellest õigesti, et 2008. ja 2010. aasta lepingud võisid oluliselt kahjustada Carpatairi konkurentsiseisundit asjaomastel turgudel.

Euroopa Kohtu hinnang

Vastuvõetavus

55 Esimesena tuleb Wizz Airi esimese väite vastuvõetavuse kohta tõdeda, et kuigi Carpatair väidab, et Üldkohtu tuvastatud faktilised asjaolud ei ole sisuliselt ebatäpsed, möönis ta siiski, et Üldkohus tegi Carpatairi vedude mahu vähenemise arvutamisel vea seoses summadega, mida on mainitud ühes tema tühistamishagi lisas. Lisaks, viidates sellele, et Üldkohus rikkus õigust olla ära kuulatud, ei palu Wizz Air üksnes Euroopa Kohtul faktilisi asjaolusid uuesti hinnata, vaid väidab, et rikutud on olulist menetlusnormi; see aga on õigusväide, mille Euroopa Kohus võib apellatsioonimenetluses läbi vaadata.

56 Teisena tuleb AITTV esimese väite vastuvõetavuse kohta ühelt poolt märkida, et see väide ei ole sõnastatud nii ebatäpselt, et see ei võimaldaks mõista argumente, millel see põhineb. Teiselt poolt ei saa ainuüksi asjaolu, et see äriühing tõlgendab vääralt tühistamishagi vastuvõetavuse tingimusi, mis on ette nähtud ELTL artikli 263 neljandas lõigus, tuua kaasa nimetatud väite vastuvõetamatuks tunnistamist. Nimelt, isegi kui eeldada, et niisugune viga on tõendatud, peaks see viima sama väite põhjendamatuse tõttu tagasilükkamiseni.

57 Kolmanda ja viimasena tuleb AITTV viienda väite vastuvõetavuse kohta tõdeda, et selle väitega vaidlustab äriühing vaidlustatud kohtuotsuse osas, milles Üldkohus ei võtnud arvesse talle esitatud tõendeid ja rikkus oma põhjendamiskohustust. Seega, kuna nimetatud väide tuleneb vaidlustatud kohtuotsusest, ei saa see eelduslikult olla esimeses kohtuastmes esitatud argumentide kordamine.

58 Sellest järeldub, et Carpatairi argumendid Wizz Airi esimese väite ning AITTV esimese ja viienda väite vastuvõetamatuse kohta tuleb tervikuna tagasi lükata.

Sisulised küsimused

59 Vaidlust ei ole selles, et vaidlusalune otsus on ühelt poolt üksikakt, kuna selles on tuvastatud, et 2008. ja 2010. aasta lepingud ei ole riigiabi, ja teiselt poolt halduse üldakt, mis ei vaja rakendusmeetmeid ELTL artikli 263 neljanda lõigu kolmanda lauseosa tähenduses, kuna selles on tuvastatud, et 2010. aasta lennundusteabe kogumikus kehtestatud lennujaamatasude süsteem ei ole riigiabi. Seetõttu otsustas Üldkohus õigesti, et tõendamaks oma õigust esitada hagi, peab Carpatair tõendama, et vaidlusaluse otsuse osa, mis puudutab 2008. ja 2010. aasta lepinguid, puudutab teda otseselt ja isiklikult, samas piisab, kui ta tõendab, et selle otsuse 2010. aasta lennundusteabe kogumikku puudutav osa puudutab teda otseselt.

60 AITTV ja Wizz Air, keda toetab komisjon, vaidlevad vastu Üldkohtu hinnangule, milles Üldkohus otsustas, et vaidlusaluse otsuse 2008. ja 2010. aasta lepingutega seotud osa puudutab Carpatairi otseselt ja isiklikult ning selle otsuse 2010. aasta lennundusteabe kogumikku puudutav osa puudutab teda otseselt.

– *Tingimus, mille kohaselt Carpatair peab olema isiklikult puudutatud*

61 Kui hageja seab kahtluse alla ELTL artikli 108 lõike 3 alusel või ametliku uurimismenetluse tulemusel tehtud abi hindamise otsuse põhjendatuse, peab ta tõendama, et see otsus mõjutab teda nende eriliste omaduste tõttu või nende erilise faktilise olukorra tõttu, mis teda kõigi teiste isikute suhtes iseloomustab ja selle tõttu teistest eristab analoogiliselt niisuguse otsuse adressaatidega. Nii on see eelkõige juhul, kui kõnealuse otsuse esemeks oleva abiga on oluliselt kahjustatud hageja seisundit asjaomasel turul (vt selle kohta 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus Mory jt *vs.* komisjon, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punkt 97, ja 31. jaanuari 2023. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Braesch jt, C-284/21 P, EU:C:2023:58, punkt 54).

62 Vaidlustatud kohtuotsuse punktides 61–86 otsustas Üldkohus, et vaidlusaluse otsuse 2008. ja 2010. aasta lepinguid puudutav osa puudutab Carpatairi isiklikult. Täpsemalt tõi Üldkohus, olles keeldunud omistamast otsustavat tähtsust asjaolule, et Carpatairil oli haldusmenetluses aktiivne roll, esile esiteks selle, et kõnealune äriühing esitas tõendeid turgude kohta, kus ta oli Wizz Airiga konkurentsisuhtes, ja tõendas, et need lepingud olid üks põhjus, miks tema konkurentsiseisundit nendel turgudel oluliselt kahjustati, ning teiseks selle, et nimetatud äriühing tõendas, et tal on eriline staatus, mis teda iseloomustab võrreldes teiste Timişoara rahvusvahelises lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjatega.

63 Mis esimesena puudutab vaidlustatud kohtuotsuse punktides 63–70 ja 73–85 esitatud Üldkohtu hinnangut, mille kohaselt Carpatair tõendas, et 2008. ja 2010. aasta lepingud võisid oluliselt kahjustada tema konkurentsiseisundit asjaomastel turgudel, siis tuleb märkida, et see, kui hageja tõendab, et asjaomasel turul tema seisundit oluliselt kahjustatakse, ei tähenda, et võetakse lõplik seisukoht selle hageja ja vaidlusalusest meetmest kasu saavate ettevõtjate vaheliste konkurentsisuhete kohta, vaid nimetatud hagejalt nõutakse üksnes seda, et ta esitaks asjakohasel viisil põhjused, miks komisjoni otsus võib rikkuda tema seaduslikke huve, kahjustades oluliselt tema turuseisundit. Nimelt ei tulene asjaomasel turul hageja konkurentsiseisundi oluline kahjustamine samal turul erinevate konkurentsisuhete põhjalikust analüüsist, mis võimaldab täpselt kindlaks teha tema konkurentsiolukorra kahjustamise ulatuse, vaid põhimõtteliselt *prima*

facie järeldusest, et komisjoni otsuses käsitletud meetme kohaldamine toob kaasa selle seisundi olulise kahjustamise (vt selle kohta 12. juuli 1990. aasta kohtuotsus COFAZ *vs.* komisjon, C-169/84, EU:C:1990:301, punkt 28, ning 20. jaanuari 2022. aasta kohtuotsus Deutsche Lufthansa *vs.* komisjon, C-594/19 P, EU:C:2022:40, punktid 74 ja 75 ning seal viidatud kohtupraktika).

64 Esiteks heidab AITTV käesolevas asjas Üldkohtule ette, et viimane otsustas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 69, et Wizz Air ja Carpatair olid konkurendid viiel Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuval lennuliinil, võtmata arvesse talle esitatud vastuargumente.

65 Sellega seoses tuleb ühelt poolt märkida, et väide, et Üldkohus ei ole vastanud esimeses kohtuastmes esitatud argumentidele, tähendab sisuliselt viidet sellele, et on rikutud põhjendamiskohustust, mis tuleneb Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artiklist 36, mis on sama põhikirja artikli 53 esimese lõigu alusel kohaldatav ka Üldkohtus, ja Üldkohtu kodukorra artiklist 117 (vt selle kohta 20. mai 2010. aasta kohtuotsus Gogos *vs.* komisjon, C-583/08 P, EU:C:2010:287, punkt 29, ja 14. septembri 2023. aasta kohtuotsus Land Rheinland-Pfalz *vs.* Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punkt 93).

66 Teiselt poolt nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 64–69, et Üldkohus tuvastas, et Wizz Air ja Carpatair olid konkurendid viiel liinil, mis väljusid Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast, kuna need liinid teenindasid samu lennujaamu või vähem kui 100 km kaugusel asuvaid lennujaamu. Seevastu ei nähtu ühestki vaidlustatud kohtuotsuse punktist, et Üldkohus oleks analüüsinud argumente, millega AITTV vaidlustas niisuguse konkurentsi olemasolu, kusjuures viimati nimetatud äriühing väitis muu hulgas Üldkohtus oma menetlusse astuja seisukohtade punktis 15, et Wizz Airil ja Carpatairil oli erinev ärimudel ja erinevate tehniliste omadustega lennukipark.

67 Tõepoolest ei pea Üldkohus esitama ammendavat ning üksikasjalikku ülevaadet poolte igast arutluskäigust, mistõttu võib Üldkohtu põhjendus olla tuletatav tingimusel, et see võimaldab huvitatud isikutel teada saada põhjused, miks Üldkohus nende argumentidega ei nõustunud, ning annab Euroopa Kohtule piisavalt teavet kontrolli teostamiseks (9. septembri 2008. aasta kohtuotsus FIAMM jt *vs.* nõukogu ja komisjon, C-120/06 P ja C-121/06 P, EU:C:2008:476, punkt 96, ning 14. septembri 2023. aasta kohtuotsus Land Rheinland-Pfalz *vs.* Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punkt 94).

68 Samuti on tõsi, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 63, et ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel esitatud hagi vastuvõetavuse hindamisel ei tähenda see, kui hageja tõendab, et asjaomasel turul tema seisundit oluliselt kahjustatakse, et võetakse lõplik seisukoht selle hageja ja vaidlusalusest meetmest kasu saava ettevõtja konkurentsisuhte kohta.

69 Samas, kuna käesoleval juhul oli AITTV esitatud andmete eesmärk vaidlustada Carpatairi esitatud andmete asjakohasus, et tõendada, et *prima facie* konkureeris see lennuettevõtja Wizz Airiga, oleks Üldkohus pidanud oma põhjendamiskohustuse täitmiseks esitama põhjused, miks ta leidis, et need andmed ei saanud seada kahtluse alla tema hinnangut, mille kohaselt Carpatair ja Wizz Air olid konkurendid.

70 Eeltoodust tuleneb, et kui Üldkohus otsustas, et Carpatair konkureeris Wizz Airiga Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuval viiel lennuliinil, ilma et ta oleks esitanud põhjusi, miks ta ei nõustunud AITTV argumentidega, millega sooviti vaidlustada niisuguse konkurentsi

olemasolu, rikkus Üldkohus kohustust põhjendada oma otsuseid piisavalt, et huvitatud isikud saaksid tutvuda põhjendustega, millele ta tugines, ning et Euroopa Kohtul oleks võimalik saada teavet kontrolli teostamiseks apellatsioonimenetluses.

71 Teiseks leiavad Wizz Air ja AITTV, et Üldkohus ei ole vaidlustatud kohtuotsuse punktides 73–85 tõendanud, et 2008. ja 2010. aasta lepingud võisid põhjustada Carpatairi konkurentsiseisundi olulise kahjustamise.

72 Vaidlustatud kohtuotsuses tugines Üldkohus kahele põhjendusele, kui ta järeldas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 79, et Carpatair oli tõendanud, et 2008. ja 2010. aasta lepingud olid üks põhjustest, mis tema turupositsiooni oluliselt mõjutas ja tema konkurentsiseisundit kahjustas.

73 Ühelt poolt märkis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 77, et haldusmenetluses viitas Carpatair saamata jäänud tulule, mis tulenes sellest, et lennuettevõtjal ei olnud võimalik Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast Põhja-Itaaliasse väljuvat kahte lennuliini üle võtta.

74 Nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktis 61 viidatud kohtupraktikast, peab hageja siiski esitama Üldkohtule tõendid, mis kinnitavad tema õigust hagi esitada. Nagu aga märgivad Wizz Air ja AITTV, keda toetab komisjon, ei tuginenud Carpatair esimeses kohtuastmes esitatud hagiavalduses saamata jäänud tulule.

75 Kuigi on tõsi, et Carpatair lisas hagiavaldusele lisana A.8 seisukohad, mille ta oli esitanud haldusmenetluses ja milles ta viitas saamata jäänud tulule, tuleb tõdeda, et nimetatud hagiavalduses on seda lisa mainitud üksnes 31. joonealuses märkuses ja see märkus viitab nimetatud lisale üksnes üldiselt. Ükski vastuvõetavust käsitlev Carpatairi tühistamishagi lõik ei viidanud saamata jäänud tulule, mida põhjustas Wizz Airi ebaaus konkurents.

76 „Ülevaade fakti- ja õigusväidetest“, mis tuleb märkida igas hagiavalduses Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 21 tähenduses, mida kohaldatakse Üldkohtule selle põhikirja artikli 53 esimese lõigu ja Üldkohtu kodukorra artikli 76 punkti d alusel, tähendab aga, et hagiavalduses tuleb selgitada, milles seisneb hagi aluseks olev väide. Nimelt selleks, et hagi oleks Üldkohtus vastuvõetav, peavad hagi aluseks olevad peamised õiguslikud ja faktilised asjaolud kas või kokkuvõtlikult, ent seostatult ja arusaadavalt tulenema hagiavalduse tekstist endast. Kuigi teatavate punktide puhul saab hagiavalduse teksti toetada ja täiendada viidetega hagiavaldusele lisatud dokumentide osadele, ei saa üldine viide teistele dokumentidele, isegi kui need on hagiavaldusele lisatud, asendada selliste sisuliste õiguslike argumentide puudumist, mis nende sätete kohaselt peavad olema esitatud hagiavalduses endas (vt selle kohta 3. märtsi 2022. aasta kohtuotsus WV *vs.* Euroopa välisteenistus, C-162/20 P, EU:C:2022:153, punktid 67 ja 68, ning 27. veebruari 2024. aasta kohtuotsus EUIPO *vs.* The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punkt 96).

77 Järelikult ei pidanud Üldkohus neil asjaoludel täiendama Carpatairi hagiavalduses esitatud argumente, otsides ja esitades hagiavalduse lisades tõendeid, mis võiksid kinnitada selle äriühingu hagi vastuvõetavust.

78 Üldkohus rikkus seega õigusnormi, kui ta vaidlustatud kohtuotsuse punktis 77 tugines saamata jäänud tulule, mille tingis see, et Carpatairil ei olnud võimalik üle võtta Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast Põhja-Itaaliasse suunduvat kahte lennuliini.

79 Teiselt poolt märkis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 74–76, et hagiavalduse lisast A.7 nähtub, et Carpatairi netotulu Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuval viiel lennuliinil – mille põhjal Üldkohus otsustas, et see äriühing konkureeris Wizz Airiga – vähenes aastatel 2008–2010 neljal Itaaliasse suunduval lennuliinil 52% ja Düsseldorfi (Saksamaa) suunduval lennuliinil 57%.

80 Sellega seoses tuleb märkida, et nagu Wizz Air väitis, tuleneb see järeldus Carpatairi tühistamishagi lisa A.7 moonutamisest. Nimelt ei kajasta nimetatud protsendimäärad nende liinide vedude mahu vähenemist, vaid vastavad suhtarvule, mille annab vedude maht nendel liinidel 2010. aastal, võrreldes vedude mahuga samal lennuliinil 2008. aastal, mida tunnistab ka Carpatair oma vastuses apellatsioonkaebusele.

81 Lisaks, nagu väidavad Wizz Air ja AITTV, ilma et Carpatair sellele vastu vaidleks, nähtub lisast A.7, et samal ajavahemikul vähenes vedude maht teatavatel Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuvatel lennuliinidel, mida Carpatair teenindas ja mille kohta Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 69 leidis, et viimati nimetatud äriühing ei olnud tõendanud, et ta konkureerib Wizz Airiga, sama palju – kui mitte rohkem – kui nende lennuliinide vedude maht, millel Carpatair Üldkohtu hinnangul Wizz Airiga otseselt konkureeris.

82 Kuna Üldkohus jättis need tõendid arvesse võtmata, kuigi need nähtusid ilmselgelt Carpatairi hagiavalduse lisast A.7, ja jättes selgitamata põhjused, miks ta selle tegemata jättis, moonutas Üldkohus seda tõendit ja rikkus oma põhjendamiskohustust.

83 Lisaks, arvestades seda, et Carpatairi poolt Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuvate lennuliinide vedude maht üldiselt vähenes, ei saanud Üldkohus piirduda vaidlustatud kohtuotsuse punktis 80 kinnitusega, et tõendeid, mille see lennuettevõtja esitas tõendamaks, et 2008. ja 2010. aasta lepingud võisid oluliselt mõjutada tema konkurentsiseisundit asjaomastel turgudel, ei sea kahtluse alla need argumendid, millega sooviti tõendada, et vedude mahu vähenemise võisid põhjustada muud tegurid, näiteks nimetatud lennuettevõtja väidetavalt aegunud ärimudel, sama lennuettevõtja konkurents muude lennuettevõtjatega kui Wizz Air või üleilmne finantskriis, võtmata neid argumente arvesse ja igal juhul selgitamata põhjusi, miks need argumendid tuleb tagasi lükata.

84 Nagu Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 82 meenutab, ei saa küll nõuda, et Carpatair tõendaks, et tema olulised finantsraskused on tingitud üksnes 2008. ja 2010. aasta lepingutest. Kuna see on nii, on siiski vajalik, et Üldkohus oleks võinud tunnistada vähemalt usutavaks selle, et need lepingud olid nende raskuste põhjuseks.

85 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et Üldkohus ei põhjendanud oma hinnangut, mille kohaselt võisid 2008. ja 2010. aasta lepingud oluliselt kahjustada Carpatairi konkurentsiseisundit asjaomastel turgudel.

86 Mis teisena puudutab vaidlustatud kohtuotsuse punktides 71 ja 72 esitatud Üldkohtu hinnangut, mille kohaselt Carpatair tõendas, et tal on eriline staatus võrreldes teiste Timişoara rahvusvahelises lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjatega, siis tuleb kõigepealt märkida, et tühistamishagide vastuvõetavust puudutavad küsimused on avalikust huvist tulenevad küsimused, mida liidu kohtud peavad kontrollima mis tahes hetkel ja ka omal algatusel (21. septembri 2023. aasta kohtuotsus China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products jt *vs.* komisjon, C-478/21 P, EU:C:2023:685, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika).

87 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 72 esitatud kinnitus, et Carpatairil oli eriline staatus, kuna ta oli ainus lennuettevõtja, kes konkureeris Wizz Airiga viiel Timişoara rahvusvahelisest lennujaamast väljuval lennuliinil, on aga põhjendamata, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 70.

88 Väidetavad konkurentsisuhted Wizz Airi ja Carpatairi vahel ei saa seega toetada järeldust, et viimati nimetatud lennuettevõtjal oli eriline staatus, mis teda kõigist teistest isikutest eristas, ning seetõttu individualiseeris teda sarnaselt vaidlusaluse otsuse adressaadiga, st Rumeeniaga.

89 Neil asjaoludel ei saa vaidlustatud kohtuotsuse punktis 71 esitatud väide, et Timişoara rahvusvahelise lennujaama tegevus keskendus Carpatairi tegevusele ja et viimane sai 90% oma käibest sellest lennujaamast lähtuvast tegevusest, olla piisav, et tõendada, et viimati nimetatud äriühingut, kelle puhul ei ole õiguslikult piisavalt tõendatud, et ta konkureeris Wizz Airiga, puudutab isiklikult vaidlusaluse otsuse see osa, milles tuvastatakse, et 2008. ja 2010. aasta lepingud, mis sõlmiti Timişoara lennujaama ja Wizz Airi vahel, ei kujuta endast riigiabi ELTL artikli 107 tähenduses.

90 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et Üldkohus ei põhjendanud õiguslikult piisavalt oma järeldust, et Carpatair oli tõendanud, et vaidlusaluse otsuse 2008. ja 2010. aasta lepinguid käsitlev osa puudutab teda isiklikult.

– *Tingimus, mille kohaselt Carpatair peab olema otseselt puudutatud*

91 Üldkohus märkis vaidlustatud kohtuotsuse punktides 87 ja 89 õigesti, et tõendamaks, et vaidlusalune otsus puudutab teda otseselt, pidi Carpatair eelkõige tõendama, et see otsus mõjutab otseselt tema õiguslikku olukorda, esitades asjakohaselt põhjused, miks nimetatud otsus võib seada ta ebasoodsasse konkurentsiolukorda.

92 Sellega seoses märkis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 90, et toimikust nähtub, et Wizz Air sai väidetavalt kasu 2008. ja 2010. aasta lepingutest ning 2010. aasta lennundusteabe kogumikust, et see äriühing ja Carpatair tegelesid sarnase tegevusega ning et nad tegutsesid samal teenuseturul ja samal geograafilisel turul. Niisiis järeldas Üldkohus sellest, et Carpatair oli asjakohaselt põhjendanud, et vaidlusalune otsus võib seada ta ebasoodsasse konkurentsiolukorda.

93 AITTV heidab Üldkohtule siiski ette seda, et viimane tuvastas punktis 90 sisuliselt, et Wizz Air ja Carpatair on konkurendid, võtmata arvesse vastuargumente, mis talle selle kohta esitati.

94 Nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 70 juba näidatud, on Üldkohtu niisugune järeldus tõepoolest põhjendamata.

95 Seega on vaidlustatud kohtuotsus puudulikult põhjendatud ka selles osas, milles Üldkohus otsustas, et vaidlusalune otsus puudutab Carpatairi otseselt nii 2008. ja 2010. aasta lepinguid kui ka 2010. aasta lennundusteabe kogumikku käsitlevas osas.

96 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et Üldkohus ei ole õiguslikult piisavalt põhjendanud, et Carpatairil oli õigus esitada hagi vaidlusaluse otsuse tühistamiseks. Järelikult tuleb Wizz Airi esimese väitega ning AITTV esimese ja viienda väitega nõustuda osas, milles nendega vaidlustatakse Carpatairi õigus esitada hagi.

97 Ilma et oleks vaja teha otsust AITTV ja Wizz Airi apellatsioonkaebuste teiste väidete ja komisjoni apellatsioonkaebuse kohta, eelkõige osas, milles nendega soovitakse kahtluse alla seada Üldkohtu arutluskäiku sisulistes küsimustes, tuleb vaidlustatud kohtuotsus tühistada.

Üldkohtule esitatud hagi

98 Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 61 esimese lõigu teise lause kohaselt võib Euroopa Kohus teha Üldkohtu otsuse tühistamise korral asja suhtes ise lõpliku kohtuotsuse, kui menetlusstaadium seda lubab.

99 Käesoleval juhul see nii ei ole.

100 Võttes arvesse vaidlustatud kohtuotsuses tõendite moonutamist ja põhjenduse puudumist, eeldab esimeses kohtuastmes esitatud hagi vastuvõetavuse ja vajaduse korral selle hagi põhjendatuse analüüs faktiliste asjaolude hindamist, mis nõuaksid, et Euroopa Kohus võtaks täiendavaid menetlust korraldavaid meetmeid või teeks täiendavaid menetlustoiminguid.

101 Seetõttu tuleb kohtuasi suunata tagasi Üldkohtusse.

Kohtukulud

102 Kuna kohtuasi saadetakse tagasi Üldkohtusse, tuleb käesolevate apellatsioonimenetlustega seotud kulude kandmine otsustada edaspidi.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (üheksas koda) otsustab:

1. **Tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 8. veebruari 2023. aasta kohtuotsus Carpatair *vs.* komisjon (T-522/20, EU:T:2023:51).**

2. **Saata kohtuasi tagasi Euroopa Liidu Üldkohtule.**

3. **Otsustada kohtukulude kandmine edaspidi.**

Allkirjad