Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (deveto vijeće)

13. veljače 2025.*

„Žalba – Državne potpore – Sektor zračnog prijevoza – Mjere koje je provela Međunarodna zračna luka u Temišvaru (Rumunjska) u korist Wizz Aira i drugih zračnih prijevoznika koji se njome koriste – Odluka kojom se utvrđuje nepostojanje državne potpore – Tužba za poništenje – Članak 263. UFEU-a – Dopuštenost – Uvjet prema kojem se akt mora izravno i osobno odnositi na tužitelja – Obveza obrazlaganja – Iskrivljavanje dokaza”

Spojeni predmeti C-244/23 P do C-246/23 P,

povodom triju žalbi na temelju članka 56. Statuta Suda Europske unije, podnesenih 17. travnja 2023.,

Europska komisija, koju zastupaju I. Georgiopoulos i F. Tomat, u svojstvu agenata,

tužitelj u predmetu C-244/23 P,

a druge stranke u postupku su:

Carpatair SA, sa sjedištem u Temišvaru (Rumunjska), koji zastupa P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, *abogados*, i J. Saké, *advocaat*,

tužitelj u prvostupanjskom postupku,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), sa sjedištem u Budimpešti (Mađarska), koji zastupaju I.-G. Metaxas-Maranghidis, *dikigoros*, S. Rating, *abogado*, i E. Vahida, *avocat*,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV), sa sjedištem u Ghirodi (Rumunjska), koju zastupa V. Power, *SC*, i R. Hourihan, *solicitor*,

intervenijenti u prvostupanjskom postupku,

i

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), sa sjedištem u Budimpešti (Mađarska), koji zastupaju I.-G. Metaxas-Maranghidis, *dikigoros*, S. Rating, *abogado*, i E. Vahida, *avocat*,

tužitelj u predmetu C-245/23 P,

* Jezik postupka: engleski

a druge stranke u postupku su:

Carpatair SA, sa sjedištem u Temišvaru (Rumunjska), koji zastupaju P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, *abogados*, i J. Saké, *advocaat*,

tužitelj u prvostupanjskom postupku,

Europska komisija, koju zastupaju I. Georgiopoulos i F. Tomat, u svojstvu agenata,

tužitelj u prvostupanjskom postupku,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" SA (AITTV), sa sjedištem u Ghirodi (Rumunjska), koju zastupaju V. Power, *SC*, i R. Hourihan, *solicitor*,

intervenijenti u prvostupanjskom postupku,

i

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" SA (AITTV), sa sjedištem u Ghirodi (Rumunjska), koju zastupaju V. Power, *SC*, i R. Hourihan, *solicitor*,

tužitelj u predmetu C-246/23 P,

a druge stranke u postupku su:

Carpatair SA, sa sjedištem u Temišvaru, koji zastupaju P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, *abogados*, i J. Saké, *advocaat*,

tužitelj u prvostupanjskom postupku,

Europska komisija, koju zastupaju I. Georgiopoulos i F. Tomat, u svojstvu agenata,

tužitelj u prvostupanjskom postupku,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), sa sjedištem u Budimpešti, koji zastupaju I.-G. Metaxas-Maranghidis, *dikigoros*, S. Rating, *abogado*, i E. Vahida, *avocat*,

intervenijenti u prvostupanjskom postupku,

SUD (deveto vijeće),

u sastavu: C. Lycourgos (izvjestitelj), predsjednik trećeg vijeća, u svojstvu predsjednika devetog vijeća, S. Rodin i O. Spineanu-Matei, suci,

nezavisni odvjetnik: M. Szpunar,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani dio postupka,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 4. listopada 2024.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Svojim žalbama Europska komisija (predmet C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (u daljnjem tekstu: Wizz Air) (predmet C-245/23 P) i Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" SA (AITTV) (C-246/23 P) zahtijeva ukidanje presude Općeg suda Europske unije od 8. veljače 2023., Carpatair/Komisija (T-522/20, u daljnjem tekstu: pobijana presuda, EU:T:2023:51), kojom je potonji poništio članak 2. Odluke Komisije (EU) 2021/1428 od 24. veljače 2020. o državnoj potpori SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) koju je provela Rumunjska u korist Međunarodne zračne luke u Temišvaru – Wizz Air (SL 2021., L 308, str. 1., u daljnjem tekstu: sporna odluka), u dijelu u kojem se u njoj zaključuje da naknade zračnih luka iz Zbornika zrakoplovnih informacija iz 2010. i ugovori sklopljeni između AITTV-a i Wizz Aira tijekom 2008. (u daljnjem tekstu: ugovori iz 2008.), uključujući izmjene tih ugovora izvršene tijekom 2010. (u daljnjem tekstu: ugovori o izmjenama iz 2010.), ne predstavljaju državne potpore.

Okolnosti spora

2 Međunarodnom zračnom lukom u Temišvaru (Rumunjska) upravlja AITTV, društvo čijih 80 % dionica je u vlasništvu Rumunjske Države.

3 Carpatair SA, rumunjski je regionalni zračni prijevoznik. Tijekom 2000. uspostavio je svoje čvorište u toj zračnoj luci, iz kojeg je pružao usluge prema modelu zvjezdaste mreže (*hub and spoke*).

4 U okviru strategije za privlačenje niskotarifnih zračnih prijevoznika i povećanje ukupne profitabilnosti navedene zračne luke, AITTV je tijekom 2008. s Wizz Airom, mađarskim niskotarifnim zračnim prijevoznikom, sklopio ugovore iz 2008. kojima se utvrđuju načela njihove suradnje te opći uvjeti pod kojima Wizz Air može upotrebljavati infrastrukturu i usluge zračne luke. Dana 25. lipnja 2010. ugovorima o izmjenama iz 2010. dva ugovora iz 2008. izmijenjena su novim sustavom koji su dogovorili Wizz Air i AITTV, a koji je obuhvaćao razdoblje do 6. veljače 2011. Iz iste zračne luke Wizz Air je počeo nuditi letove u listopadu 2008.

5 Carpatair podnio je 30. rujna 2010. Komisiji pritužbu zbog navodno nezakonite državne potpore dodijeljene u korist Wizz Aira.

6 Komisija je 24. svibnja 2011. obavijestila Rumunjsku o svojoj odluci o pokretanju službenog istražnog postupka iz članka 108. stavka 2. UFEU-a u pogledu, među ostalim, ugovorâ iz 2008. te popusta i rabata na naknade zračne luke odobrenih u skladu sa zbornicima zrakoplovnih informacija iz 2007., 2008. i 2010.

7 Carpatair od 2014. više ne posluje u zračnoj luci u Temišvaru te je prošao postupak sudskog restrukturiranja. Njegovo se glavno sjedište poslovanja sada nalazi u zračnoj luci u Aradu (Rumunjska), koja se nalazi 50 kilometara (km) od međunarodne zračne luke u Temišvaru i iz koje nudi, među ostalim, čarter letove. Redovne letove više ne nudi.

8 Komisija je 24. veljače 2020. donijela spornu odluku.

9 Što se tiče naknada zračne luke iz zbornika zrakoplovnih informacija iz 2007., 2008. i 2010., Komisija je u spornoj odluci smatrala da osnovna stopa, rabati i popusti na te naknade nisu bili selektivni.

10 Što se tiče ugovorâ iz 2008. i ugovori o izmjenama iz 2010. (u daljnjem tekstu zajedno: ugovori iz 2008. i 2010.), Komisija je istaknula, s obzirom na gospodarske procjene izrađene nakon sklapanja tih ugovora, da su oni trebali dovesti do dodatne dobiti za AITTV. Stoga je smatrala da bi razuman privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio takve ugovore. Usto, navedeni su ugovori bili dio opće strategije i dugoročnog napora povećanja ukupne profitabilnosti Međunarodne zračne luke u Temišvaru. Stoga je Komisija zaključila da nije dodijeljena gospodarska prednost Wizz Airu koju on ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima.

Postupak pred Općim sudom i pobijana presuda

11 Tužbom podnesenom tajništvu Općeg suda 11. kolovoza 2020. Carpatair je pokrenuo postupak za poništenje sporne odluke.

12 Opći je sud u pobijanoj presudi presudio, s jedne strane, da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava time što nije ispitala je li sniženje naknada zračne luke predviđeno u točki 7.3. Zbornika zrakoplovnih informacija iz 2010., promatrano pojedinačno, bilo selektivno. S druge strane, Opći sud presudio je da Komisija nije zakonito temeljila ocjenu prema kojoj ugovorima iz 2008. i 2010. nije dodijeljena gospodarska prednost Wizz Airu koju ne bi ostvario u normalnim tržišnim uvjetima. Stoga je Opći sud, nakon što je prihvatio prvi tužbeni razlog i djelomično drugi tužbeni razlog koje je istaknuo Carpatair u prilog toj tužbi, poništio članak 2. sporne odluke u dijelu navedenom u točki 1. ove presude.

Zahtjevi stranaka u žalbenom postupku

Zahtjevi stranaka u predmetu C-244/23 P

13 Komisija žalbom od Suda zahtijeva da:

– ukine pobijanu presudu u dijelu u kojem je njome prihvaćen Carpatairov drugi tužbeni razlog;

– odbije drugi tužbeni razlog u predmetu T-522/20, i

– naloži Carpatairu snošenje troškova obaju postupaka.

14 Carpatair od Suda zahtijeva da:

– odbije žalbu i

– Komisiji naloži snošenje troškova prvostupanjskog i žalbenog postupka.

Zahtjevi stranaka u predmetu C-245/23 P

15 Wizz Air žalbom od Suda zahtijeva da:

– ukine pobijanu presudu;

– odbije tužbu koju je Carpatair podnio pred Općim sudom, i

– naloži Carpatairu snošenje troškova prvostupanjskog i žalbenog postupka.

16 Komisija od Suda zahtijeva da:

– ukine pobijanu presudu;

– naloži Carpatairu snošenje troškova.

17 Carpatair od Suda zahtijeva da:

– odbije žalbu i

– naloži Wizz Airu snošenje troškova prvostupanjskog i žalbenog postupka.

Zahtjevi stranaka u predmetu C-246/23 P

18 Društvo AITTV od Suda svojom žalbom zahtijeva da:

– ukine pobijanu presudu;

– odbije tužbu koju je Carpatair podnio u prvostupanjskom postupku ili vrati predmet Općem sudu na ponovno razmatranje i

– naloži Carpatairu snošenje troškova prvostupanjskog i žalbenog postupka ili, ako odluči vratiti predmet Općem sudu, naknadno odluči o troškovima.

19 Komisija od Suda zahtijeva da:

– ukine pobijanu presudu;

– naloži Carpatairu snošenje troškova.

20 Carpatair od Suda zahtijeva da:

– odbije žalbu i

– AITTV-u naloži snošenje troškova prvostupanjskog i žalbenog postupka.

Tužbeni razlozi koji se temelje na nepostojanju aktivne legitimacije Carpataira

Argumentacija stranaka

Prvi Wizz Airov žalbeni razlog u predmetu C-245/23 P

21 Svojim prvim žalbenim razlogom Wizz Air, koji podupire Komisija, tvrdi da je Opći sud, time što je presudio da su ugovori iz 2008. i 2010. bili jedan od uzroka ugrožavanja Carpatairova konkurentskog položaja, iskrivio dokaze i počinio bitnu povredu postupka.

22 Kao prvo, Opći sud smatrao je da su se ugovori iz 2008. i 2010. osobno i izravno odnosili na Carpatair jer su u vrijeme donošenja odluke o pokretanju službenog istražnog postupka tijekom 2011. Carpatair i Wizz Air bili u tržišnom natjecanju na pet linija s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru i jer su se između 2008. i 2010. broj putnika, povrati i prihodi Carpataira na tih pet linija znatno smanjili.

23 Međutim, Opći sud nije uzeo u obzir činjenicu da je to smanjenje bilo slično ili čak znatno niže od smanjenja koje je Carpatair pretrpio na linijama na kojima nije bio u tržišnom natjecanju s Wizz Airom.

24 Osim toga, pobijana presuda sadržava očite pogreške koje utječu na izračun smanjenja prinosa društva Carpatair.

25 Kao drugo, u točki 77. pobijane presude Opći sud presudio je da iz očitovanja koja je Carpatair podnio tijekom upravnog postupka proizlazi da se taj prijevoznik također žalio na to da nije mogao preuzeti letove s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru, koje su obavljala druga dva zračna prijevoznika koji su napustili tu zračnu luku tijekom 2008., a koje je letove od tada izvodio Wizz Air. Međutim, taj element nije bio raspravljen pred Općim sudom. Prilog A.8 tužbi za poništenje, naslovljen „Carpatairova očitovanja od 7. lipnja 2011. upućena Komisiji”, jednostavno je spomenut u toj tužbi a da pritom nije sažet. *A fortiori*, nije bio predmet razmjene mišljenja pred Općim sudom čime je počinjena bitna povreda postupka koju čini Wizz Airovo pravo na saslušanje u tom pogledu.

26 Carpatair osporava dopuštenost prvog žalbenog razloga Wizz Aira. Naime, on se ograničava na to da od Suda zahtijeva novu ocjenu činjenica i dokaza. Usto, iskrivljavanje koje navodi Wizz Air nije razvidno iz sadržaja spisa.

27 Podredno, Carpatair smatra da taj žalbeni razlog nije osnovan.

28 Kao prvo, Carpatair najprije tvrdi da se navedeni žalbeni razlog temelji na pogrešnom tumačenju točke 73. pobijane presude u kojoj je Opći sud samo naveo da je Carpatair dokazao da su ugovori iz 2008. i 2010. bili jedan od uzroka ugrožavanja njegova konkurentskog položaja. Činjenica da su linije kojima je upravljao Carpatair, osim onih na kojima je bio u tržišnom natjecanju s Wizz Airom, također pretrpjele pad povrata ne pobija to utvrđenje.

29 Nadalje, Wizz Air je zanemario da štetni učinci ugovora iz 2008. i 2010. nisu ograničeni na linije na kojima je bio u tržišnom natjecanju s Carpatairom. Međutim, pobijanom presudom samo se utvrđuju ti učinci na linije na kojima je Carpatair bio u izravnom tržišnom natjecanju s Wizz Airom, kao što se to zahtijeva člankom 263. četvrtim stavkom UFEU-a.

30 Naposljetku, točno je da je Opći sud u točkama 75. i 76. pobijane presude počinio manju pogrešku u izračunu smanjenja povrata na Carpatairovim linijama. Međutim, nesporno je da su se ti prinosi znatno smanjili između 2008. i 2010.

31 Kao drugo, Opći sud nije povrijedio Wizz Airovo pravo na saslušanje o argumentu koji se odnosi na nemogućnost Carpataira da preuzme linije drugih dvaju zračnih prijevoznika s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru. Naime, kao što je to Opći sud naveo u točki 77. pobijane presude, Carpatair je svoja očitovanja u tom pogledu već iznio tijekom početnog ispitnog postupka. Wizz Air je stoga znao za Carpatairovo stajalište. Usto, Wizz Air izbjegava činjenicu da se utvrđenje Općeg suda u točki 78. pobijane presude temelji na dokazima sadržanima u prilozima A.7 i A.8 tužbi za poništenje.

32 Kao treće i posljednje, Wizz Air ne uzima u obzir sve elemente na temelju kojih je Opći sud u točkama 54. do 86. pobijane presude smatrao da se akt osobno odnosi na društvo Carpatair.

Prvi AITTV žalbeni razlog u predmetu C-246/23 P

33 Svojim prvim žalbenim razlogom AITTV, koji podupire Komisija, osobito tvrdi da je Opći sud počinio pogrešku koja se tiče prava time što je smatrao da se sporna odluka izravno i osobno odnosi na Carpatair.

34 Kao prvo, Opći sud samo je pretpostavio, bez dovoljnih dokaza, da su Carpatair i Wizz Air konkurenti a da pritom nije uzeo u obzir elemente koje je podnio AITTV kojima se dokazuje da Carpatair i Wizz Air nisu zračni prijevoznici usporedivih vrsta i veličina te da su u velikom dijelu poslovali na različitim linijama.

35 Kao drugo, Opći je sud također pretpostavio, bez dovoljnih dokaza, da sporna odluka bitno utječe na Carpatair a da pritom nije uzeo u obzir argumente koji su pred njim istaknuti.

36 S jedne strane, AITTV je pred Općim sudom tvrdio da je, neovisno o ugovorima iz 2008. i 2010., u trenutku sklapanja tih ugovora, Carpatairova pravna i činjenična situacija bila takva da taj zračni prijevoznik nije mogao nastaviti uspješno poslovati s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru jer je njegov poslovni model zastario. Unatoč dokazima koji su mu podneseni u tom smislu, Opći sud nije uzeo u obzir ni svjetsku financijsku krizu koja je utjecala na zračne prijevoznike u vrijeme nastanka činjenica o kojima je riječ i koja je predstavljala drugo uvjerljivo objašnjenje poteškoća na koje je naišao Carpatair.

37 S druge strane, Carpatair nije podnio nikakav dokaz o bilo kakvom učinku ugovora iz 2008. i 2010. na njegovu situaciju, koji je sam smatrao, u točki 4. svoje tužbe za poništenje, istovjetnom onoj brojnih drugih zračnih prijevoznika koji posluju s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru. Osim toga, iz točke 116. te tužbe slijedi da učinci tih ugovora nisu bili nužno specifični za tog zračnog prijevoznika. Međutim, Opći sud nije ispitao jesu li eventualni gubici navedenog prijevoznika nastali zbog tržišnog natjecanja sa zračnim prijevoznicima različitima od Wizz Aira ili drugih čimbenika.

38 Točno je, kao što je to navedeno u točki 70. pobijane presude, da bi se između 2008. i 2010. znatno smanjio broj putnika, povrata i prihoda Carpataira na pet linija na kojima je bio u tržišnom natjecanju s Wizz Airom. Međutim, dokazi podneseni Općem sudu dokazuju da su se povrati Carpataira smanjili na svim linijama tog zračnog prijevoznika s polaskom iz međunarodne zračne

luke u Temišvaru, a ne samo na linijama koje se podudaraju s linijama na kojima prometuje Wizz Air. U pobijanoj presudi nisu razmotreni elementi koji dokazuju da se akt na Carpatair odnosi izravno i osobno, u smislu članka 263. četvrtog stavka UFEU-a.

39 Kao treće, Opći je sud u točki 78. pobijane presude naveo gubitak dobiti za Carpatair, iako se on na njega nije pozvao u svojim pismenima u prvostupanjskom postupku.

40 Carpatair osporava dopuštenost prvog žalbenog razloga AITTV-a jer je nejasan i neprecizan, s obzirom na to da AITTV ne razlikuje sporne mjere od odgovarajućih pravnih kriterija i miješa ispitivanje aktivne procesne legitimacije i pravnog interesa koje je proveo Opći sud.

41 Podredno, Carpatair tvrdi da taj žalbeni razlog nije osnovan.

42 Naime, Opći je sud detaljno definirao i primijenio relevantne pravne kriterije za utvrđivanje Carpatairove aktivne legitimacije za zahtijevanje poništenja sporne odluke u dijelu u kojem se odnosi na ugovore iz 2008. i 2010. kao i na Zbornik zrakoplovnih informacija iz 2010. Iz strukture pobijane presude, u kojoj se iscrpno razmatra pitanje odnose li se ugovori iz 2008. i 2010. osobno na Carpatair, kao i na pitanje odnose li se na njega izravno i ti ugovori i Zbornik zrakoplovnih informacija iz 2010., proizlazi da je u dovoljnoj mjeri dokazana Carpatairova aktivna procesna legitimacija.

AITTV-ov peti žalbeni razlog u predmetu C-246/23 P

43 Svojim petim žalbenim razlogom AITTV, koji podupire Komisija, smatra, kao prvo, da Opći sud nije u dovoljnoj mjeri uzeo u obzir dokaze koje su podnijeli Komisija, Wizz Air i AITTV, kojima se dokazuje nepostojanje stvarnog tržišnog natjecanja između Wizz Aira i Carpataira na dan sklapanja ugovora iz 2008. i 2010.

44 AITTV smatra da je Opći sud, iako nije dužan ocijeniti svaki argument koji je pred njim istaknut, ipak počinio bitnu povredu postupka kada, kao u ovom slučaju, u točkama 63. i 69. pobijane presude navodi velik broj materijalnih argumenata i dokaza a da ih nije ocijenio, iako bi druga ocjena tih dokaza dovela do proglašenja Carpatairove tužbe nedopuštenom.

45 Dokazi koje su podnijeli AITTV, Wizz Air i Komisija dokazuju, među ostalim, ekonomsku opravdanost ugovora iz 2008. i 2010. kao i činjenicu da su zračni prijevoznici odabrani pozivima na iskaz interesa, što je omogućilo AITTV-u da prihvati najprivlačnije ponude. Na temelju tih elemenata može se dokazati da su ti ugovori trebali dovesti do dodatne dobiti.

46 Usto, pobijana presuda ne sadržava pojašnjenja o predmetnim tržištima i tržišnim udjelima, kapacitetima zračnih prijevoznika, zamjenjivosti linija, troškovima i profitnim maržama, kao i o drugim parametrima na temelju kojih se može utvrditi jesu li Wizz Air i Carpatair bili konkurenti.

47 Nadalje, iako je Opći sud u točki 15. pobijane presude priznao da je Carpatair prestao obavljati svoje djelatnosti u međunarodnoj zračnoj luci u Temišvaru i da više nije nudio redovne letove, nije u dovoljnoj mjeri uzeo u obzir te bitne činjenice.

48 Kao drugo, Opći sud povrijedio je svoju obvezu obrazlaganja time što nije utvrdio uzročnu vezu između Carpatairovih financijskih poteškoća i navodnog tržišnog natjecanja s Wizz Airom i time što je u točki 83. pobijane presude samo iznio pretpostavke, pri čemu nije uzeo u obzir druga moguća objašnjenja koja proizlaze iz spisa.

49 Iako je u točki 46. svoje tužbe u prvostupanjskom postupku tvrdio da je u izravnom tržišnom natjecanju s Wizz Airom na pet linija, Carpartair je u točki 50. te tužbe priznao da je prestao poslovati na petnaest linija s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru. Iz toga slijedi da su teškoće s kojima se suočavao Carpatair bile prevelike da bi ih se moglo pripisati tržišnom natjecanju s Wizz Airom na samo jednoj trećini linija koje je osiguravao s polaskom iz te zračne luke.

50 Osim toga, Carpatair u svojoj tužbi u prvostupanjskom postupku nije istaknuo da je na određenim linijama konkurirao zračnim prijevoznicima različitima od Wizz Aira. To tržišno natjecanje, koje je također moglo utjecati na Carpatairov položaj, nije ispitano u pobijanoj presudi.

51 Carpatair smatra da je AITTV-ov peti žalbeni razlog nedopušten jer njime potonje društvo samo ponavlja argumente koji su već izneseni pred Općim sudom a da se pritom ne dokazuje pogreška koja se tiče prava ili iskrivljavanje dokaza.

52 Podredno, Carpatair tvrdi da taj žalbeni razlog nije osnovan.

53 U tom pogledu ističe da, prema ustaljenoj sudskoj praksi, bitno ugrožavanje tužiteljeva konkurentskog položaja na predmetnim tržištima ne proizlazi iz temeljite analize različitih konkurentskih odnosa na tim tržištima, nego, u načelu, iz *prima facie* utvrđenja da dodjela predmetne mjere ima za učinak bitno ugrožavanje tog položaja.

54 Detaljna analiza sadržana u pobijanoj presudi pokazuje da je Opći sud u dovoljnoj mjeri ispitao sve dokaze koji su mu podneseni i da je iz toga pravilno zaključio da su ugovori iz 2008. i 2010. mogli bitno utjecati na Carpatairov konkurentski položaj na predmetnim tržištima.

Ocjena Suda

Dopuštenost

55 Kao prvo, što se tiče dopuštenosti prvog žalbenog razloga društva Wizz Air, valja utvrditi da je Carpatair, iako tvrdi da činjenična utvrđenja Općeg suda nisu materijalno netočna, ipak priznao da je Opći sud počinio pogrešku u izračunu smanjenja njegova prinosa s obzirom na iznose navedene u jednom od priloga njegovoj tužbi za poništenje. Usto, pozivajući se na povredu prava na saslušanje koju je počinio Opći sud, Wizz Air ne traži od Suda samo da ponovno ocijeni činjenice, nego se poziva na bitnu povredu postupka što predstavlja pravni razlog o kojem Sud može odlučiti u okviru žalbe.

56 Kao drugo, što se tiče dopuštenosti AITTV-ova prvog žalbenog razloga, valja istaknuti, s jedne strane, da taj žalbeni razlog nije sastavljen toliko neprecizno da se na temelju njega ne mogu razumjeti argumenti na kojima se temelji. S druge strane, sama okolnost da je to društvo pogrešno tumačilo pretpostavke dopuštenosti tužbe za poništenje iz članka 263. četvrtog stavka UFEU-a ne može imati za posljedicu to da navedeni žalbeni razlog treba proglasiti nedopuštenim. Naime, pod pretpostavkom da se utvrdi, takva bi pogreška trebala dovesti do njegova odbijanja kao neosnovanog.

57 Kao treće i posljednje, što se tiče dopuštenosti petog žalbenog razloga AITTV-a, valja utvrditi da tim žalbenim razlogom to društvo osporava pobijanu presudu jer Opći sud nije uzeo u obzir dokaze koji su mu podneseni i jer je povrijedio svoju obvezu obrazlaganja. Stoga, s obzirom na to da je navedeni žalbeni razlog nastao iz pobijane presude, hipotetski ne može predstavljati ponavljanje argumenata iznesenih u prvostupanjskom postupku.

58 Iz toga slijedi da Carpatairovu argumentaciju koja se odnosi na nedopuštenost Wizz Airova prvog žalbenog razloga te prvog i petog AITTV-ova žalbenog razloga treba odbiti u cijelosti.

Meritum

59 Nesporno je da sporna odluka predstavlja, s jedne strane, pojedinačni akt jer se u njoj utvrđuje da ugovori iz 2008. i 2010. nisu državne potpore i, s druge strane, regulatorni akt koji ne sadržava provedbene mjere u smislu trećeg dijela rečenice članka 263. četvrtog stavka UFEU-a jer se u njoj utvrđuje da sustav naknada zračne luke, uspostavljen Zbornikom iz 2010., nije državna potpora. Stoga je Opći sud pravilno presudio da je Carpatair, kako bi dokazao svoju aktivnu procesnu legitimaciju, morao dokazati da se dio sporne odluke koji se odnosi na ugovore iz 2008. i 2010. izravno i osobno odnosi na njega, iako je bilo dovoljno da dokaže da se dio te odluke koji se odnosi na Zbornik iz 2010. izravno odnosi na njega.

60 AITTV i Wizz Air, koje podupire Komisija, osporavaju ocjene Općeg suda u kojima je presudio da se dio sporne odluke koji se odnosi na ugovore iz 2008. i 2010. izravno i osobno odnosi na Carpatair te da se dio te odluke koji se odnosi na Zbornik iz 2010. također na njega izravno odnosi.

– *Uvjet pojedinačnog utjecaja na Carpatair*

61 Kada tužitelj dovodi u pitanje osnovanost odluke o ocjeni potpore donesene na temelju članka 108. stavka 3. UFEU-a ili nakon službenog istražnog postupka, on mora dokazati da je ta odluka na njega utjecala zbog određenih osobina koje su mu svojstvene ili zbog neke činjenične situacije koja ga razlikuje od bilo koje druge osobe, izdvajajući ga uslijed toga pojedinačno, poput osoba kojima je takva odluka upućena. Tomu je osobito tako u situaciji kada je njegov položaj na tržištu značajno pogođen potporom koja je predmet navedene odluke (vidjeti u tom smislu presude od 17. rujna 2015., Mory i dr./Komisija, C-33/14 P, EU:C:2015:609, t. 97. i od 31. siječnja 2023., Komisija/Braesch i dr., C-284/21 P, EU:C:2023:58, t. 54.).

62 Opći je sud u točkama 61. do 86. pobijane presude presudio da se dio sporne odluke koji se odnosi na ugovore iz 2008. i 2010. osobno odnosi na Carpatair. Konkretnije, nakon što je odbio dati odlučujuću važnost činjenici da je Carpatair imao aktivnu ulogu u odvijanju upravnog postupka, Opći je sud naglasio, s jedne strane, da je to društvo podnijelo elemente koji se odnose na tržišta na kojima je imalo odnos tržišnog natjecanja s Wizz Airom te je dokazalo da su ti ugovori bili jedan od uzroka bitnog ugrožavanja njegova konkurentskog položaja na tim tržištima i, s druge strane, da je navedeno društvo dokazalo da ima poseban status koji ga obilježava u odnosu na druge zračne prijevoznike prisutne u međunarodnoj zračnoj luci u Temišvaru.

63 Što se tiče, kao prvo, ocjene Općeg suda u točkama 63. do 70. i 73. do 85. pobijane presude, prema kojoj je Carpatair dokazao da su ugovori iz 2008. i 2010. mogli bitno utjecati na njegov konkurentski položaj na tržištima o kojima je riječ, valja podsjetiti na to da dokazivanje od strane tužitelja bitnog ugrožavanja njegova položaja na dotičnom tržištu ne podrazumijeva konačno odlučivanje o konkurentskim odnosima između tog tužitelja i poduzetnika korisnika sporne

mjere, ali od navedenog tužitelja samo zahtijeva da na primjeren način navede razloge zbog kojih bi Komisijina odluka mogla povrijediti njegove legitimne interese bitnim ugrožavanjem njegova položaja na tom tržištu. Naime, bitno ugrožavanje tužiteljeva konkurentskog položaja na navedenom tržištu ne proizlazi iz temeljite analize različitih konkurentskih odnosa na tom tržištu na temelju kojih se precizno može utvrditi opseg ugrožavanja njegova konkurentskog položaja, nego, u načelu, iz utvrđenja *prima facie* da dodjela mjere na koju se odnosi Komisijina odluka dovodi do bitnog ugrožavanja tog položaja (vidjeti u tom smislu presude od 12. srpnja 1990., COFAZ/Komisija, C-169/84, EU:C:1990:301, t. 28. i od 20. siječnja 2022., Deutsche Lufthansa/Komisija, C-594/19 P, EU:C:2022:40, t. 74. i 75. i navedenu sudsku praksu).

64 U ovom slučaju AITTV prigovara, kao prvo, Općem sudu da je u točki 69. pobijane presude presudio da su Wizz Air i Carpatair konkurenti na pet linija s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru a da pritom nije uzeo u obzir protuargumente koji su pred njim istaknuti.

65 U tom pogledu valja podsjetiti na to da se, s jedne strane, žalbeni razlog koji se temelji na nepostojanju odgovora Općeg suda na argumente istaknute u prvom stupnju u biti odnosi na povredu obveze obrazlaganja koja proizlazi iz članka 36. Statuta Suda Europske unije, primjenjivog na Opći sud na temelju članka 53. prvog stavka tog Statuta, i članka 117. Poslovnika Općeg suda (vidjeti u tom smislu i presude od 20. svibnja 2010., Gogos/Komisija, C-583/08 P, EU:C:2010:287, t. 29. i od 14. rujna 2023., Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, t. 93.).

66 S druge strane, iz točaka 64. do 69. pobijane presude proizlazi da je Opći sud utvrdio da su Wizz Air i Carpatair bili konkurenti na pet linija s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru jer su se te linije služile istim zračnim lukama ili zračnim lukama udaljenima manje od 100 km. Suprotno tomu, ni iz jednog odlomka pobijane presude ne proizlazi da je Opći sud ispitao argumente kojima je AITTV osporavao postojanje takvog tržišnog natjecanja, s obzirom na to da je potonje društvo, među ostalim, u točki 15. svojeg intervencijskog podneska pred Općim sudom tvrdilo da su Wizz Air i Carpatair imali različite poslovne modele i flotu zrakoplova s različitim tehničkim značajkama.

67 Točno je da Opći sud nije dužan pružiti obrazloženje kojim bi se iscrpno i pojedinačno osvrnuo na sve tvrdnje koje su iznijele stranke u sporu i da obrazloženje Općeg suda, dakle, može biti implicitno, pod uvjetom da se njime omogućuje zainteresiranim osobama da saznaju razloge zbog kojih Opći sud nije prihvatio njihove argumente, a Sudu da raspolaže dostatnim elementima za izvršavanje svojeg nadzora (presude od 9. rujna 2008., FIAMM i dr./Vijeće i Komisija, C-120/06 P i C-121/06 P, EU:C:2008:476, t. 96. i od 14. rujna 2023., Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, t. 94.).

68 Također je točno, kao što je to navedeno u točki 63. ove presude, da, u okviru ocjene dopuštenosti tužbe na temelju članka 263. četvrtog stavka UFEU-a, tužiteljevo dokazivanje bitnog utjecaja na njegov položaj na dotičnom tržištu ne podrazumijeva konačno odlučivanje o konkurentskim odnosima između tog tužitelja i navodnog korisnika predmetne potpore.

69 S obzirom na to – imajući u vidu da je u ovom slučaju cilj podataka koje je podnio AITTV bio osporiti relevantnost elemenata koje je dostavio Carpatair kako bi se utvrdilo da je, *prima facie*, taj zračni prijevoznik bio u tržišnom natjecanju s Wizz Airom – Opći sud trebao je, kako bi ispunio obvezu obrazlaganja koju je dužan ispuniti, iznijeti razloge zbog kojih je smatrao da se tim podacima ne može dovesti u pitanje njegova ocjena prema kojoj su Carpatair i Wizz Air bili konkurenti.

70 Iz prethodno navedenog proizlazi da je Opći sud, time što je presudio da je Carpatair bio u tržišnom natjecanju s Wizz Airom na pet linija s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru, a da nije iznio razloge zbog kojih nije prihvatio AITTV-ove argumente kojima se nastojalo osporiti postojanje takvog tržišnog natjecanja, povrijedio obvezu da svoje presude obrazloži dovoljno kako bi se zainteresiranim osobama omogućilo da se upoznaju s razlozima na koje se oslonio, a Sudu da raspolaže elementima za izvršavanje njegova nadzora u okviru žalbe.

71 Kao drugo, Wizz Air i AITTV smatraju da Opći sud u točkama 73. do 85. pobijane presude nije dokazao da su ugovori iz 2008. i 2010. mogli biti uzrok bitnog utjecaja na Carpatairov konkurentski položaj.

72 Opći se sud u točki 79. pobijane presude oslonio na dva razloga kako bi zaključio da je Carpatair dokazao da su ugovori iz 2008. i 2010. bili jedan od uzroka značajnog utjecaja na njegov položaj na tržištima te ugrožavanja njegova konkurentskog položaja.

73 S jedne strane, Opći je sud u točki 77. pobijane presude istaknuo da se Carpatair tijekom upravnog postupka žalio na gubitak dobiti zbog nemogućnosti tog zračnog prijevoznika da preuzme dvije linije s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru prema sjeveru Italije.

74 Međutim, kao što to proizlazi iz sudske prakse navedene u točki 61. ove presude, na tužitelju je da Općem sudu podnese dokaze o svojoj aktivnoj procesnoj legitimaciji. Međutim, kao što to ističu Wizz Air i AITTV, koje podupire Komisija, Carpatair se u svojoj tužbi u prvostupanjskom postupku nije pozvao na tu izgubljenu dobit.

75 Iako je točno da je Carpatair toj tužbi priložio, kao prilog A.8, očitovanja koja je podnio tijekom upravnog postupka i u kojima je naveo navedenu izgubljenu zaradu, valja utvrditi da se u navedenoj tužbi taj prilog spominje samo u bilješci na stranici 31. i da se tom bilješkom samo općenito upućuje na navedeni prilog. Ni u jednom odlomku Carpatairove tužbe za poništenje koji se odnosi na dopuštenost njegove tužbe za poništenje ne navodi se takva izgubljena dobit uzrokovana nepoštenim tržišnim natjecanjem Wizz Aira.

76 Međutim, „sažeti prikaz tužbenih razloga”, koji treba navesti u svakoj tužbi u smislu članka 21. Statuta Suda Europske unije, koji se na Opći sud primjenjuje na temelju članka 53. prvog stavka tog statuta i članka 76. točke (d) Poslovnika Općeg suda, znači da u tužbi treba izričito navesti u čemu se sastoji tužbeni razlog na kojem se temelji tužba. Stoga je, kako bi tužba pred Općim sudom bila dopuštena, osobito nužno da bitni činjenični i pravni elementi na kojima se ona temelji – makar i sažeto, ali suvislo i razumljivo – proizlaze iz samog njezina teksta. Iako jest točno da se njezin tekst može u određenim točkama poduprijeti i nadopuniti upućivanjem na određene dijelove akata koji su joj priloženi, općenito upućivanje na druge tekstove, pa makar i bili priloženi tužbi, ne može nadoknaditi nepostojanje nužnih elemenata pravne argumentacije koje – na temelju tih odredaba – tužba mora sadržavati (vidjeti u tom smislu presude od 3. ožujka 2022., WV/ESVD, C-162/20 P, EU:C:2022:153, t. 67. i 68. i od 27. veljače 2024., EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, t. 96.).

77 Stoga u tim okolnostima nije na Općem sudu da dopuni argumentaciju koju je Carpatair iznio u svojoj tužbi tako što će u njezinim prilozima tražiti i utvrditi dokaze kojima se može potkrijepiti dopuštenost tužbe tog društva.

78 Općі je sud dakle počinio pogrešku koja se tiče prava time što se u točki 77. pobijane presude oslonio na postojanje izgubljene dobiti koja proizlazi iz nemogućnosti Carpataira da preuzme dvije linije s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru prema sjeveru Italije.

79 S druge strane, Općі je sud u točkama 74. do 76. pobijane presude istaknuo da iz priloga A.7 tužbi proizlazi da se između 2008. i 2010. neto povrat Carpataira na pet linija s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru na kojima je presudio da je to društvo bilo u tržišnom natjecanju s Wizz Airom smanjio za 52 %, što se tiče četiriju linija prema Italiji, i za 57 % što se tiče linije prema Düsseldorfu (Njemačka).

80 U tom pogledu valja istaknuti da, kao što je to tvrdio Wizz Air, to utvrđenje proizlazi iz iskrivljavanja priloga A.7 Carpatairovoj tužbi za poništenje. Naime, ti postoci ne odražavaju smanjenje povrata na tim linijama, nego odgovaraju omjeru koji predstavljaju povrati na navedenim linijama za 2010. u odnosu na povrate na iste linije za 2008., što je uostalom Carpatair i priznao u svojem odgovoru na tužbu.

81 Usto, kao što to tvrde Wizz Air i AITTV, a da im Carpatair nije proturječio, iz tog priloga A.7 proizlazi da se tijekom istog razdoblja prinos na određene linije koje je osiguravao Carpatair s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru, na kojima je Općі sud u točki 69. pobijane presude presudio da potonje društvo nije dokazalo da je u tržišnom natjecanju s Wizz Airom, smanjio isto toliko, ako ne i više od prinosa na linijama na kojima je, prema mišljenju Općeg suda, Carpatair bio u izravnom tržišnom natjecanju s Wizz Airom.

82 Time što nije uzeo u obzir takve elemente iako su očito proizlazili iz priloga A.7 prvostupanjskoj tužbi Carpataira i time što nije objasnio razloge tog propusta, Općі sud iskrivio je taj dokaz i povrijedio svoju obvezu obrazlaganja.

83 Štoviše, s obzirom na takvo ukupno smanjenje prinosa na linijama koje je Carpatair obavljao s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru, Općі sud nije se mogao ograničiti na tvrdnju, u točki 80. pobijane presude, da dokazi koje je taj zračni prijevoznik podnio kako bi dokazao da su ugovori iz 2008. i 2010. mogli bitno utjecati na njegov konkurentski položaj na dotičnim tržištima nisu dovedeni u pitanje argumentima kojima se nastoji dokazati da je to smanjenje moglo biti uzrokovano drugim čimbenicima, kao što je to navodno zastarjeli poslovni model navedenog zračnog prijevoznika, tržišno natjecanje koje je isti prijevoznik održavao sa zračnim prijevoznicima različitima od Wizz Aira ili svjetska financijska kriza, a da pritom nije uzeo u obzir te argumente i, u svakom slučaju, nije objasnio razloge zbog kojih navedene argumente treba odbiti.

84 Točno je da se, kao što na to podsjeća Općі sud u točki 82. pobijane presude, od Carpataira ne može zahtijevati da dokaže da su njegove ozbiljne financijske poteškoće isključivo posljedica ugovora iz 2008. i 2010. S obzirom na navedeno, potrebno je i da Općі sud može zaključiti da je u najmanju ruku vjerojatno da su ti ugovori uzrok tih poteškoća.

85 Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da Općі sud nije opravdao svoju ocjenu prema kojoj su ugovori iz 2008. i 2010. mogli značajno utjecati na Carpatairov konkurentski položaj na predmetnim tržištima.

86 Kao drugo, kad je riječ o ocjeni Općeg suda u točkama 71. i 72. pobijane presude, prema kojoj je Carpatair dokazao da ima poseban status koji ga obilježava u odnosu na druge zračne prijevoznike prisutne u međunarodnoj zračnoj luci u Temišvaru, najprije valja podsjetiti na to da

su pitanja koja se odnose na dopuštenost tužbe za poništenje pitanja javnog poretka koja su sudovi Unije dužni ispitati u svakom trenutku, čak i po službenoj dužnosti (presuda od 21. rujna 2023., China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products i dr./Komisija, C-478/21 P, EU:C:2023:685, t. 42. i navedena sudska praksa).

87 Međutim, tvrdnja sadržana u točki 72. pobijane presude, prema kojoj je Carpatair imao poseban status jer je bio jedini prijevoznik u izravnom tržišnom natjecanju s Wizz Airom na pet linija s polaskom iz međunarodne zračne luke u Temišvaru, nije obrazložena, kao što je to istaknuto u točki 70. ove presude.

88 Navodni odnosi tržišnog natjecanja između Wizz Aira i Carpataira stoga nisu mogli potkrijepiti utvrđenje prema kojem je potonji zračni prijevoznik imao poseban položaj koji ga razlikuje od bilo koje druge osobe i koji ga izdvaja pojedinačno poput osobe kojoj je odluka upućena, odnosno Rumunjske.

89 U tim okolnostima, tvrdnja iz točke 71. pobijane presude, prema kojoj je djelatnost međunarodne zračne luke u Temišvaru bila usmjerena na djelatnosti Carpataira i da je ono ostvarilo 90 % svojeg prihoda od svojih djelatnosti iz te zračne luke, ne može biti dovoljna kako bi se dokazalo da na to društvo, za koje nije u dovoljnoj mjeri dokazano da je bilo u tržišnom natjecanju s Wizz Airom, osobno utječe dio sporne odluke u kojem se utvrđuje da ugovori iz 2008. i 2010., sklopljeni između navedene zračne luke i Wizz Aira, nisu državne potpore u smislu članka 107. UFEU-a.

90 Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da Opći sud nije u dovoljnoj mjeri opravdao svoj zaključak da je Carpatair dokazao da se dio sporne odluke koji se odnosi na ugovore iz 2008. i 2010. osobno odnosi na njega.

– *Uvjet izravnog utjecaja na Carpatair*

91 Kao što je na to Opći sud pravilno podsjetio u točkama 87. i 89. pobijane presude, kako bi se utvrdilo da se sporna odluka na njega izravno odnosi, Carpatair je morao, među ostalim, primjerenim navođenjem razloga zbog kojih ga navedena odluka može staviti u nepovoljan tržišni položaj dokazati da ta odluka izravno proizvodi učinke na njegovu pravnu situaciju.

92 U tom je pogledu Opći sud u točki 90. pobijane presude istaknuo da iz spisa proizlazi da je Wizz Air bio navodni korisnik ugovorâ iz 2008. i 2010. i Zbornika iz 2010., da su to društvo i Carpatair obavljali slične djelatnosti i da su djelovali na istom tržištu usluga te istom zemljopisnom tržištu. Stoga je zaključio da je Carpatair na primjeren način opravdao to da ga sporna odluka može staviti u nepovoljan tržišni položaj.

93 Međutim, AITTV prigovara Općem sudu da je u toj točki 90. u biti utvrdio da su Wizz Air i Carpatair bili konkurenti a da pritom nije uzeo u obzir protuargumente koji su pred njim izneseni u tom pogledu.

94 Kao što je to već navedeno u točki 70. ove presude, takvo utvrđenje Općeg suda zapravo sadržava nedostatak u obrazloženju.

95 Pobijana presuda stoga također sadržava nedostatak u obrazloženju u dijelu u kojem je Opći sud presudio da se sporna odluka izravno odnosi na Carpatair u dijelu u kojem se odnosi na ugovore iz 2008. i 2010. i Zbornik iz 2010.

96 Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da Opći sud nije u dovoljnoj mjeri dokazao da je Carpatair imao aktivnu procesnu legitimaciju za poništenje sporne odluke. Stoga treba prihvatiti prvi žalbeni razlog Wizz Aira te prvi i peti AITTV-ov žalbeni razlog u dijelu u kojem se njima osporava ta aktivna procesna legitimacija Carpataira.

97 Pobijanu presudu valja ukinuti a da pritom nije potrebno odlučiti o drugim žalbenim razlozima AITTV-a i Wizz Aira ni o Komisijinoj žalbi, osobito u dijelu u kojem se njima nastoji dovesti u pitanje obrazloženje Općeg suda o meritumu.

Tužba pred Općim sudom

98 U skladu s drugom rečenicom prvog stavka članka 61. Statuta Suda Europske unije, Sud u slučaju ukidanja odluke Općeg suda može sam konačno odlučiti o sporu ako stanje postupka to dopušta.

99 To nije slučaj u ovom predmetu.

100 Naime, s obzirom na iskrivljavanje dokaza i nepostojanje obrazloženja, ispitivanje dopuštenosti tužbe u prvom stupnju i, prema potrebi, osnovanosti te tužbe podrazumijeva činjenične ocjene za koje bi Sud trebao donijeti dodatne mjere upravljanja postupkom ili izvođenja dokaza u spisu.

101 S obzirom na to, predmet valja vratiti na ponovno odlučivanje Općem sudu.

Troškovi

102 Budući da se predmet vraća Općem sudu na ponovno odlučivanje, o troškovima ovog žalbenog postupka odlučit će se naknadno.

Slijedom navedenog, Sud (deveto vijeće) proglašava i presuđuje:

1. **Ukida se presuda Općeg suda Europske unije od 8. veljače 2023., Carpatair/Komisija (T-522/20, EU:T:2023:51).**

2. **Predmet se vraća na ponovno odlučivanje Općem sudu Europske unije.**

3. **O troškovima će se odlučiti naknadno.**

Potpisi