A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (kilencedik tanács)

2025. február 13.*

„Fellebbezés – Állami támogatások – Légiközlekedési ágazat – A temesvári repülőtér által a Wizz Air és a repülőteret használó más légitársaságok javára végrehajtott intézkedések – Állami támogatás hiányát megállapító határozat – Megsemmisítés iránti kereset – EUMSZ 263. cikk. – Elfogadhatóság – A fellebbező közvetlen és személyében való érintettségének feltétele – Indokolási kötelezettség – A bizonyítékok elferdítése”

A C-244/23. P–C-246/23 P. sz. egyesített ügyekben,

az **Európai Bizottság** (képviselik: I. Georgiopoulos és F. Tomat, meghatalmazotti minőségben)

fellebbezőnek (C-244/23. P. sz. ügy)

az Európai Unió Bírósága alapokmányának 56. cikke alapján 2023. április 17-én benyújtott fellebbezése tárgyában,

a többi fél az eljárásban:

a **Carpatair SA** (székhelye: Temesvár [Románia], képviselik: P. González Alarcón, J. Rivas Andrés abogados és J. Saké advocaat)

felperes az elsőfokú eljárásban,

a **Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.)** (székhelye: Budapest [Magyarország], képviselik: I.-G. Metaxas-Maranghidis dikigoros, S. Rating abogado és E. Vahida avocat),

a **Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV)** (székhelye: Győröd [Románia], képviselik: V. Power SC és R. Hourihan solicitor)

beavatkozó felek az elsőfokú eljárásban,

a **Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.)** (székhelye: Budapest, képviselik: I.-G. Metaxas-Maranghidis dikigoros, S. Rating abogado és E. Vahida avocat)

fellebbezőnek (C-245/23. P. sz. ügy)

az Európai Unió Bírósága alapokmányának 56. cikke alapján 2023. április 17-én benyújtott fellebbezése tárgyában,

* Az eljárás nyelve: angol.

a többi fél az eljárásban:

a **Carpatair SA** (székhelye: Temesvár, képviselik: P. González Alarcón, J. Rivas Andrés abogados és J. Saké advocaat)

felperes az elsőfokú eljárásban,

az **Európai Bizottság** (képviselik: I. Georgiopoulos és F. Tomat, meghatalmazotti minőségben)

alperes az elsőfokú eljárásban,

a **Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV)** (székhelye: Győröd, képviselik: V. Power SC és R. Hourihan solicitor)

beavatkozó fél az elsőfokú eljárásban,

és

a **Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV)** (székhelye: Győröd, képviselik: V. Power SC és R. Hourihan solicitor)

fellebbezőnek (C-246/23. P. sz. ügy)

az Európai Unió Bírósága alapokmányának 56. cikke alapján 2023. április 17-én benyújtott fellebbezése tárgyában,

a többi fél az eljárásban:

a **Carpatair SA** (székhelye: Temesvár, képviselik: P. González Alarcón, J. Rivas Andrés abogados és J. Saké advocaat)

felperes az elsőfokú eljárásban,

az **Európai Bizottság** (képviselik: I. Georgiopoulos és F. Tomat, meghatalmazotti minőségben)

alperes az elsőfokú eljárásban,

a **Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.)** (székhelye: Budapest, képviselik: I.-G. Metaxas-Maranghidis dikigoros, S. Rating abogado és E. Vahida avocat)

beavatkozó fél az elsőfokú eljárásban,

A BÍRÓSÁG (kilencedik tanács),

tagjai: C. Lycourgos, a harmadik tanács elnöke, a kilencedik tanács elnökeként eljárva (előadó), S. Rodin és O. Spineanu-Matei bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2024. október 4-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Fellebbezéseikkel az Európai Bizottság (C-244/23. P. sz. ügy), a Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (a továbbiakban: Wizz Air) (C-245/23. P. sz. ügy) és a Societății Naționale „Aeroportul Interna ional Timioara – Traian Vuia” SA (AITTV) (C-246/23. P. sz. ügy) a 2023. február 8-i Carpatair kontra Bizottság ítélet (T-522/20, a továbbiakban: megtámadott ítélet, EU:T:2023:51) hatályon kívül helyezését kérik, amellyel az Európai Unió Törvényszéke megsemmisítette a Románia által a temesvári nemzetközi repülőtér és a Wizz Air számára nyújtott SA. 31662 – C/2011 (korábbi NN/2011) számú állami támogatásról szóló, 2020. február 24-i (EU) 2021/1428 bizottsági határozatot (HL 2021. L 308., 1. o.; a továbbiakban: vitatott határozat) azon részében, amelyben az megállapítja, hogy a 2010. évi légiforgalmi tájékoztató kiadványban meghatározott díjak, valamint az AITTV és a Wizz Air között 2008-ban kötött megállapodások (a továbbiakban: 2008. évi megállapodások) ideértve e megállapodások 2010. évi módosításait is (a továbbiakban: 2010. évi módosító megállapodások) (a továbbiakban együtt: 2008. és 2010. évi megállapodások), nem minősülnek állami támogatásnak.

A jogvita előzményei

2 A temesvári (Románia) nemzetközi repülőteret az AITTV üzemelteti, amely társaság tőkéjének 80%-át a román állam birtokolja.

3 A fellebbező, a Carpatair SA egy román regionális légitársaság. A fellebbező 2000-ben e repülőtérre helyezte központját, ahonnan gyűjtő-elosztó szolgáltatásokat nyújtott.

4 2008-ban az AITTV a fapados légitársaságok vonzására és az említett repülőtér teljes jövedelmezőségének növelésére irányuló stratégia keretében aláírta a Wizz Airrel, egy fapados magyar légitársasággal a 2008. évi megállapodásokat, amelyekben meghatározták az együttműködésük elveit, valamint a repülőtéri infrastruktúra és szolgáltatások Wizz Air általi használatának általános feltételeit. 2010. június 25-én a 2010. évi módosító megállapodásokkal a 2008. évi megállapodások közül kettőt módosítottak a Wizz Air és az AITTV között létrejött új, 2011. február 6-ig tartó időszakra vonatkozó program révén. A Wizz Air 2008 októberétől kezdett járatokat indítani ugyanezen repülőtérről.

5 2010. szeptember 30-án a Carpatair panaszt nyújtott be a Bizottsághoz a Wizz Air javára nyújtott állítólagos jogellenes állami támogatással kapcsolatban.

6 2011. május 24-én a Bizottság tájékoztatta Romániát arról a határozatáról, hogy megindítja az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást többek között a 2008. évi megállapodásokra, valamint a 2007., 2008. és 2010. évi AIP-knek megfelelően a repülőtéri díjakból biztosított engedményekre és kedvezményekre vonatkozóan.

7 2014-től a Carpatair beszüntette tevékenységét a temesvári nemzetközi repülőtéren, és bírósági átszervezésen ment keresztül. A Carpatair működésének központja ezután a temesvári nemzetközi repülőtértől 50 kilométerre fekvő aradi (Románia) repülőtérre került, ahonnan a légitársaság többek között charterjáratokat kínál. A Carpatair többé nem üzemeltet menetrend szerinti járatokat.

8 2020. február 24-én a Bizottság elfogadta a vitatott határozatot.

9 Ami a 2007., 2008. és 2010. évi AIP-ben szereplő repülőtéri díjakat illeti, a Bizottság a vitatott határozatban arra a következtetésre jutott, hogy az alapár, az engedmények és a kedvezmények nem voltak szelektívek.

10 A 2008. és 2010. évi megállapodásokat illetően a Bizottság az e megállapodások megkötését követően végzett gazdasági értékelésre tekintettel megállapította, hogy e megállapodásoknak többletnyereséget kellett eredményezniük az AITTV számára. Következésképpen megállapította, hogy egy körültekintő piacgazdasági magánszereplő ilyen megállapodásokat kötött volna. Ezenkívül az említett megállapodások a temesvári repülőtér össznyereségességének elérését célzó átfogó stratégia és hosszú távú erőfeszítések részét képezték. A Bizottság tehát azt a következtetést vonta le, hogy a Wizz Air nem jutott olyan gazdasági előnyhöz, amelyet e társaság a szokásos piaci körülmények között nem tudott volna elérni.

A Törvényszék előtti eljárás és a megtámadott ítélet

11 A Törvényszék Hivatalához 2020. augusztus 11-én benyújtott keresetlevelével a Carpatair a vitatott határozat megsemmisítése iránti keresetet terjesztett elő.

12 A megtámadott ítéletben a Törvényszék egyrészt megállapította, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, amikor elmulasztotta megvizsgálni, hogy a repülőtéri díjaknak a 2010. évi AIP 7.3. pontjában előírt csökkentése önmagában szelektív jellegű volt-e. Másrészt a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a Bizottság nem alapozta meg jogilag azon értékelését, amely szerint a 2008. és 2010. évi megállapodások nem biztosítottak olyan gazdasági előnyt a Wizz Air számára, amilyet a szokásos piaci körülmények között nem tudott volna elérni. Így miután a Carpatair által felhozott első jogalapnak egészben, a második jogalapnak pedig részben helyt adott, a Törvényszék a jelen ítélet 1. pontjában kifejtett részében megsemmisítette a vitatott határozat 2. cikkét.

A felek kérelmei a fellebbezési eljárásokban

A felek kérelmei a C-244/23. P. sz. ügyben

13 Fellebbezésében a Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet annyiban, amennyiben az helyt adott a Carpatair második jogalapjának;

– utasítsa el a T-522/20. sz. ügyben előterjesztett második jogalapot, és

– a Carpatairt kötelezze mindkét eljárás költségeinek viselésére.

14 A Carpatair azt kéri, hogy a Bíróság:

– utasítsa el a fellebbezést, és

– a Bizottságot kötelezze az elsőfokú eljárás és a fellebbezési eljárás költségeinek viselésére.

A felek kérelmei a C-245/23. P. sz. ügyben

15 Fellebbezésében a Wizz Air azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet;

– utasítsa el a Carpatair által a Törvényszék előtt indított keresetet, és

– a Carpatairt kötelezze az elsőfokú eljárás és a fellebbezési eljárás költségeinek viselésére.

16 A Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet; és

– a Carpatairt kötelezze a költségek viselésére.

17 A Carpatair azt kéri, hogy a Bíróság:

– utasítsa el a fellebbezést, és

– a Wizz Airt kötelezze az elsőfokú eljárás és a fellebbezési eljárás költségeinek viselésére.

A felek kérelmei a C-246/23. P. sz. ügyben

18 Fellebbezésében az AITTV azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet,

– utasítsa el a Carpatair által első fokon benyújtott keresetet, vagy utalja vissza az ügyet a Törvényszék elé, és

– a Carpatairt kötelezze az elsőfokú eljárás és a fellebbezési eljárás költségeinek viselésére, vagy ha az ügyet visszautalja a Törvényszék elé, a költségekről jelenleg ne határozzon.

19 A Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet; és

– a Carpatairt kötelezze a költségek viselésére.

20 A Carpatair azt kéri, hogy a Bíróság:

– utasítsa el a fellebbezést, és

– az AITTV-t kötelezze az elsőfokú eljárás és a fellebbezési eljárás költségeinek viselésére.

A Carpatair kereshetőségi jogának hiányára alapított jogalapokról

A felek érvei

A Wizz Air által a C-245/23. P. sz. ügyben előterjesztett első jogalapról

21 Első jogalapjával a Bizottság által támogatott Wizz Air arra hivatkozik, hogy a Törvényszék annak megállapításával, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások képezték a Carpatair versenyhelyzete sérelmének egyik okát, elferdítette a bizonyítékokat, és lényeges eljárási szabályt sértett.

22 Elsősorban a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a Carpatairt személyében és közvetlenül érintették a 2008. és 2010. évi megállapodások, mivel a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat elfogadása során, 2011-ben, a Carpatair és a Wizz Air a temesvári nemzetközi repülőtérről induló öt útvonalon versenyben állt egymással, valamint hogy 2008 és 2010 között a Carpatair utasszáma, hozama és bevételei ezen az öt útvonalon jelentősen csökkentek.

23 A Törvényszék azonban elmulasztotta figyelembe venni azt a tényt, hogy e csökkenés hasonló, sőt jóval kisebb mértékű volt annál, mint amelyet a Carpatair azon útvonalakon szenvedett el, amelyeken nem állt versenyben a Wizz Airrel.

24 Ezenkívül a megtámadott ítélet nyilvánvaló hibákat tartalmaz a Carpatair hozamai csökkenésének kiszámítása tekintetében.

25 Másodsorban, a megtámadott ítélet 77. pontjában a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a Carpatair által a közigazgatási eljárás során benyújtott észrevételekből kitűnik, hogy e társaság azt is kifogásolta, hogy nem tudta átvenni a temesvári nemzetközi repülőtérről induló két másik, e repülőteret 2008-ban elhagyó légitársaság által biztosított járatokat, mivel azokat már a Wizz Air üzemeltette. Márpedig ezt a körülményt a Törvényszék előtt nem vitatták meg. A megsemmisítés iránti keresetnek „A Carpatair Bizottsághoz intézett, 2011. június 7-i észrevételei” című A.8. mellékletét e keresetben egyszerűen megemlítették, anélkül hogy azt összefoglalták volna. Így az még kevésbé képezhette a Törvényszék előtti véleménycsere tárgyát, megsértve azon lényeges eljárási szabályt, hogy a Wizz Airt e tekintetben meghallgatáshoz való jog illeti meg.

26 A Carpatair vitatja a Wizz Air első jogalapjának elfogadhatóságát. A Wizz Air ugyanis arra szorítkozik, hogy a Bíróságot a tényállás és a bizonyítékok újbóli értékelésére kéri. Ráadásul a Wizz Air által hivatkozott elferdítés nem tűnik ki nyilvánvalóan az ügy irataiból.

27 Másodlagosan a Carpatair úgy véli, hogy e jogalap nem megalapozott.

28 Elsősorban a Carpatair először is azt állítja, hogy az említett jogalap a megtámadott ítélet 73. pontjának téves értelmezésén alapul, amelyben a Törvényszék annak megállapítására szorítkozott, hogy a Carpatair bizonyította, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások a versenyhelyzete sérelmének egyik okát képezték. Az a tény, hogy a Carpatair által üzemeltetett azon útvonalakon kívül, amelyeken a Carpatair a Wizz Airrel versenyben állt, szintén csökkent a hozama, nem érvényteleníti ezt a megállapítást.

29 A Wizz Air továbbá figyelmen kívül hagyja, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások káros hatásai nem korlátozódnak azokra az útvonalakra, amelyeken versenyben állt a Carpatairrel. A megtámadott ítélet azonban arra szorítkozik, hogy az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdésének megfelelően megállapítsa e hatásokat azokon az útvonalakon, amelyeken a Carpatair közvetlen versenyben állt a Wizz Airrel.

30 Végül kétségtelen, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 75. és 76. pontjában kismértékű számítási hibát követett el a Carpatair által üzemeltetett útvonalakon elért hozamok csökkenésével kapcsolatban. Mindemellett vitathatatlan, hogy e hozamok jelentős mértékben csökkentek 2008 és 2010 között.

31 Másodsorban, a Törvényszék nem sértette meg a Wizz Air meghallgatáshoz való jogát az arra vonatkozó érvvel kapcsolatban, hogy a Carpatair nem tudta átvenni két másik légitársaságnak a temesvári nemzetközi repülőtérről induló útvonalait. Ahogyan azt ugyanis a Törvényszék a megtámadott ítélet 77. pontjában jelezte, a Carpatair már az eredeti vizsgálat során előterjesztette erre vonatkozó észrevételeit. A Wizz Air tehát ismerte a Carpatair álláspontját. Ezenkívül a Wizz Air figyelmen kívül hagyja azt a tényt, hogy a Törvényszéknek a megtámadott ítélet 78. pontjában szereplő megállapítása a megsemmisítés iránti kereset A.7. és A.8. mellékletében foglalt bizonyítékokon alapul.

32 Végül harmadsorban, a Wizz Air nem vette figyelembe azon elemek összességét, amelyek alapján a Törvényszék a megtámadott ítélet 54–86. pontjában megállapította, hogy a Carpatair személyében érintett.

Az AITTV által a C-246/23. P. sz. ügyben előterjesztett első jogalapról

33 Első jogalapjával a Bizottság által támogatott AITTV többek között arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy a Carpatairt közvetlenül és személyében érinti a vitatott határozat.

34 Elsősorban a Törvényszék elegendő bizonyíték nélkül annak feltételezésére szorítkozott, hogy a Carpatair és a Wizz Air versenytársak voltak, anélkül hogy figyelembe vette volna az AITTV által annak alátámasztására benyújtott bizonyítékokat, hogy a Carpatair és a Wizz Air nem voltak összehasonlítható típusú és méretű légitársaságok, és hogy nagyrészt eltérő útvonalakon működtek.

35 Másodsorban, a Törvényszék elegendő bizonyíték nélkül azt is feltételezte, hogy a Carpatairt a vitatott határozat lényegesen érintette, anélkül hogy figyelembe vette volna az előtte felhozott érveket.

36 Egyrészt az AITTV a Törvényszék előtt arra hivatkozott, hogy függetlenül a 2008. és 2010. évi megállapodásoktól, azok megkötésének időpontjában a Carpatair jogi és ténybeli helyzete olyan volt, hogy e légitársaság nem tudott volna továbbra is sikeresen működni a temesvári nemzetközi repülőtérről, mivel működési modellje meghaladottá vált. Az erre vonatkozóan elé terjesztett bizonyítékok ellenére a Törvényszék nem vette figyelembe a pénzügyi világválságot sem, amely a szóban forgó tényállás idején a légitársaságokat érintette, és amely a Carpatair nehézségeinek egy másik hihető magyarázatául szolgált.

37 Másrészt a Carpatair semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások bármilyen hatást gyakoroltak volna a helyzetére, amelyet a megsemmisítés iránti keresetének 4. pontjában maga is azonosnak tekintett a temesvári nemzetközi repülőtérről közlekedő számos más légitársaságéval. Ezenkívül e keresetlevél 116. pontjából az következik, hogy e megállapodások hatásai nem voltak szükségképpen e légitársaság tekintetében sajátosak. A Törvényszék azonban nem vizsgálta meg, hogy az említett légitársaság esetleges veszteségei a Wizz Airtől eltérő légitársaságokkal fennálló versenynek vagy más tényezőknek tudhatók-e be.

38 Kétségtelen, hogy – amint az a megtámadott ítélet 70. pontjában megállapítást nyert – 2008 és 2010 között a Carpatair utasszáma, hozama és bevételei azon az öt útvonalon, amelyeken versenyben állt a Wizz Airrel, jelentősen csökkentek. Mindazonáltal a Törvényszék elé terjesztett bizonyítékok azt támasztják alá, hogy a Carpatair hozamai e légitársaság temesvári nemzetközi repülőtérről induló összes útvonalán csökkentek, és nem csupán a Wizz Air által üzemeltetett útvonalakkal egybeeső útvonalakon. Márpedig a megtámadott ítélet nem tér ki azokra a tényezőkre, amelyek azt bizonyítják, hogy a Carpatair az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése értelmében véve nem közvetlenül és személyében érintett.

39 Harmadsorban, a Törvényszék a megtámadott ítélet 78. pontjában a Carpatair elmaradt hasznára utalt, noha ez utóbbi az első fokon benyújtott beadványaiban nem hivatkozott erre.

40 A Carpatair vitatja az AITTV első jogalapjának elfogadhatóságát azzal az indokkal, hogy az homályos és pontatlan, mivel az AITTV nem tesz különbséget a vitatott intézkedések és a vonatkozó jogi kritériumok között, és összetéveszti a kereshetőségi jog és az eljáráshoz fűződő érdek Törvényszék általi vizsgálatát.

41 Másodlagosan a Bizottság azzal érvel, hogy e jogalap megalapozatlan.

42 A Törvényszék ugyanis körültekintően határozta meg és alkalmazta a releváns jogi kritériumokat annak megállapítása érdekében, hogy a Carpatair jogosult-e a megtámadott határozat megsemmisítését kérni, mind a 2008. és 2010. évi megállapodások, mind a 2010. évi AIP tekintetében. A megtámadott ítélet rendszeréből, amely kimerítően foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy a Carpatairt személyében érintik-e a 2008. és 2010. évi megállapodások, valamint azzal, hogy közvetlenül érintik-e mind e megállapodások, mind pedig a 2010. évi AIP, egyértelműen kitűnik, hogy a Carpatair kereshetőségi jogát a jogilag megkövetelt módon bizonyították.

Az AITTV által a C-246/23. P. sz. ügyben előterjesztett ötödik jogalapról

43 Ötödik jogalapjával a Bizottság által támogatott AITTV először is úgy véli, hogy a Törvényszék nem vette kellőképpen figyelembe a Bizottság, a Wizz Air és az AITTV által előterjesztett, a Wizz Air és a Carpatair közötti tényleges versenynek a 2008. és 2010. évi megállapodások megkötése időpontjában fennálló hiányát alátámasztó bizonyítékokat.

44 Az AITTV úgy véli, hogy bár a Törvényszék nem köteles az előtte felhozott minden egyes érvet értékelni, ez utóbbi lényeges eljárási szabályt sért, amikor – ahogyan a jelen ügyben is – a megtámadott ítélet 63. és 69. pontjában jelentős számú érvet és tárgyi bizonyítékot sorol fel, anélkül hogy azokat értékelné, jóllehet e bizonyítékok eltérő értékelése a Carpatair keresetének elfogadhatatlanná nyilvánításához vezetett volna.

45 Az AITTV, a Wizz Air és a Bizottság által benyújtott bizonyítékok alátámasztják többek között a 2008. és 2010. évi megállapodások gazdasági észszerűségét, akárcsak azt, hogy a légitársaságokat pályázati felhívás útján választották ki, ami lehetővé tette az AITTV számára, hogy a legvonzóbb ajánlatokat fogadja el. E körülmények lehetővé tették annak bizonyítását, hogy e megállapodásoknak többletnyereséget kellett eredményezniük.

46 Ezenkívül a megtámadott ítélet nem tartalmaz pontosításokat az érintett piacokra és piaci részesedésekre, a légitársaságok kapacitására, az útvonalak helyettesíthetőségére, a költségekre és a haszonkulcsokra, valamint más olyan paraméterekre vonatkozóan, amelyek lehetővé teszik annak meghatározását, hogy a Wizz Air és a Carpatair versenytársak voltak-e.

47 Egyébiránt, noha a Törvényszék a megtámadott ítélet 15. pontjában elismerte, hogy a Carpatair megszüntette tevékenységét a temesvári nemzetközi repülőtéren, és már nem kínált menetrend szerinti járatokat, nem vette kellőképpen figyelembe ezeket a lényeges tényeket.

48 Másodszor, a Törvényszék megsértette indokolási kötelezettségét azáltal, hogy nem azonosította a Carpatair pénzügyi nehézségei és a Wizz Airrel folytatott állítólagos verseny között fennálló okozati összefüggést, valamint azáltal, hogy a megtámadott ítélet 83. pontjában pusztán feltételezéseket fogalmazott meg, figyelmen kívül hagyva az ügy irataiból eredő egyéb lehetséges magyarázatokat.

49 A Carpartair, miközben az első fokon benyújtott keresetlevele 46. pontjában azt állította, hogy öt útvonalon közvetlen versenyben állt a Wizz Airrel, e keresetlevél 50. pontjában elismerte, hogy a temesvári nemzetközi repülőtérről induló tizenöt útvonalon megszüntette a tevékenységét. Ebből következik, hogy a Carpatair nehézségei túlságosan jelentősek voltak ahhoz, hogy azokat az általa a temesvári repülőtérről induló útvonalaknak csupán egyharmadán a Wizz Airrel folytatott versenynek lehessen tulajdonítani.

50 Egyébiránt a Carpatair az első fokon benyújtott keresetlevelében elmulasztott rámutatni arra, hogy bizonyos útvonalakon a Wizz Airtől eltérő légitársaságokkal állt versenyben. Márpedig e versenyt, amely ugyancsak hatással lehetett a Carpatair helyzetére, a megtámadott ítéletben nem vizsgálták.

51 A Carpatair úgy véli, hogy az AITTV ötödik jogalapja elfogadhatatlan, mivel a Törvényszék előtt már felhozott érvek megismétlésére szorítkozik, anélkül hogy bizonyítaná a téves jogalkalmazást vagy a bizonyítékok elferdítését.

52 Másodlagosan a Bizottság azzal érvel, hogy e jogalap megalapozatlan.

53 E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a fellebbező érintett piacokon fennálló versenyhelyzetének lényeges sérelme nem az e piacokon fennálló különböző versenyviszonyok alapos elemzéséből ered, hanem főszabály szerint annak *prima facie* megállapításából, hogy az érintett intézkedés elrendelése e helyzet lényeges sérelmével jár.

54 A megtámadott ítéletben szereplő részletes elemzés azt mutatja, hogy a Törvényszék megfelelően megvizsgálta az elé terjesztett összes bizonyítékot, és ebből helyesen következtetett arra, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodás alkalmas volt arra, hogy lényegesen érintse a Carpatair érintett piacokon fennálló versenyhelyzetét.

A Bíróság álláspontja

Az elfogadhatóságról

55 Először is, ami a Wizz Air első jogalapjának elfogadhatóságát illeti, meg kell állapítani, hogy a Carpatair, miközben arra hivatkozott, hogy a Törvényszék által tett ténymegállapítások tárgyi szempontból nem pontatlanok, elismerte, hogy a Törvényszék tévesen számította ki a Carpatair hozamainak csökkenését a megsemmisítés iránti keresetének egyik mellékletében említett összegekre tekintettel. Ezenkívül a Wizz Air azáltal, hogy a meghallgatáshoz való jogának Törvényszék általi megsértésére hivatkozik, nem szorítkozik arra, hogy a Bíróságtól a tényállás újbóli értékelését kérje, hanem olyan lényeges eljárási szabály megsértésére hivatkozik, amely olyan jogalapnak minősül, amelyet a Bíróság fellebbezés keretében elbírálhat.

56 Másodszor, az AITTV első jogalapjának elfogadhatóságát illetően meg kell állapítani egyrészt, hogy e jogalap megfogalmazása nem annyira pontatlan, hogy nem teszi lehetővé azon érvek megértését, amelyeken e jogalap alapul. Másrészt önmagában az a körülmény, hogy e társaság tévesen értelmezi a megsemmisítés iránti kereset elfogadhatóságának az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdésében előírt feltételeit, nem járhat azzal a következménnyel, hogy az említett jogalapot elfogadhatatlannak kell nyilvánítani. Az ilyen hiba ugyanis, ha bizonyítást nyerne, ugyanezen jogalap megalapozatlanként történő elutasításához vezetne.

57 Harmadszor és végezetül az AITTV ötödik jogalapjának elfogadhatóságát illetően meg kell állapítani, hogy e jogalappal e társaság a megtámadott ítéletet annyiban vitatja, amennyiben a Törvényszék nem vette figyelembe az elé terjesztett bizonyítékokat, és megsértette indokolási kötelezettségét. Ennélfogva, mivel az említett jogalap a megtámadott ítéletből ered, fogalmilag nem minősülhet az elsőfokú eljárásban előadott érvek megismétlésének.

58 Ebből következik, hogy a Carpatairnek a Wizz Air első jogalapjának, valamint az AITTV első és ötödik jogalapjának elfogadhatatlanságára vonatkozó érvelését teljes egészében el kell utasítani.

Az ügy érdeméről

59 Egyértelmű, hogy a vitatott határozat egyrészt egyedi jogi aktusnak minősül, mivel megállapítja, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások nem minősülnek állami támogatásnak, másrészt pedig az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdésének harmadik fordulata értelmében vett, végrehajtási intézkedéseket maga után nem vonó rendeleti jellegű jogi aktusnak minősül, mivel megállapítja, hogy a 2010. évi AIP által létrehozott repülőtéri díjrendszer nem minősül állami támogatásnak. Következésképpen a Törvényszék helyesen állapította meg, hogy kereshetőségi jogának alátámasztásához a Carpatairnek bizonyítania kellett, hogy közvetlenül és személyében érinti a vitatott határozatnak a 2008. és 2010. évi megállapodásokra vonatkozó része, ugyanakkor elegendő volt számára annak bizonyítása, hogy e határozatnak a 2010. évi AIP-re vonatkozó része közvetlenül érinti.

60 A Bizottság által támogatott AITTV és Wizz Air vitatja a Törvényszék azon értékelését, amelyben ez utóbbi megállapította, hogy a Carpatairt közvetlenül és személyében érinti a vitatott határozatnak a 2008. és 2010. évi megállapodásokra vonatkozó része, valamint közvetlenül érinti e határozatnak a 2010. évi AIP-re vonatkozó része.

– *A Carpatair személyében való érintettségéről*

61 Amikor a fellebbező valamely támogatás értékeléséről szóló, az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdése alapján vagy a hivatalos vizsgálati eljárás végén hozott határozat megalapozottságát vonja kétségbe, bizonyítania kell, hogy e határozat sajátos jellemzői vagy egy őt minden más személytől megkülönböztető ténybeli helyzet folytán vonatkozik rá, ezáltal egy ilyen határozat címzettjehez hasonló módon egyéníti őt. Ez különösen akkor van így, ha a szóban forgó határozat tárgyát képező támogatás a fellebbező érintett piacon fennálló helyzetét lényegesen érinti (lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 17-i Mory és társai kontra Bizottság ítélet, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 97. pont; 2023. január 31-i Bizottság kontra Braesch és társai ítélet, C-284/21 P, EU:C:2023:58, 54. pont).

62 A megtámadott ítélet 61–86. pontjában a Törvényszék megállapította, hogy a Carpatairt személyében érinti a vitatott határozatnak a 2008. és 2010. évi megállapodásokra vonatkozó része. Közelebbről, a Törvényszék, miután megtagadta, hogy döntő jelentőséget tulajdonítson annak a ténynek, hogy a Carpatair aktív szerepet játszott a közigazgatási eljárás lefolytatásában, hangsúlyozta egyrészt, hogy e társaság bizonyítékokkal szolgált azon piacokra vonatkozóan, amelyeken versenyhelyzetben állt a Wizz Airrel, és bizonyította, hogy e megállapodások képezték az e piacokon fennálló versenyhelyzete lényeges sérelmének egyik okát, másrészt pedig, hogy az említett társaság bizonyította, hogy olyan különleges jogállással rendelkezik, amely megkülönböztette őt a temesvári nemzetközi repülőtéren jelen lévő többi légitársaságtól.

63 Ami először is a Törvényszéknek a megtámadott ítélet 63–70. és 73–85. pontjában szereplő értékelését illeti, amely szerint a Carpatair bizonyította, hogy a 2008. évi és a 2010. évi megállapodás alkalmas volt arra, hogy lényegesen érintse az érintett piacokon fennálló versenyhelyzetét, emlékeztetni kell arra, hogy az érintett piacon fennálló helyzete lényeges sérelmének a fellebbező általi bizonyítása nem jelent végleges állásfoglalást az e fellebbező és a vitatott intézkedés által kedvezményezett vállalkozások közötti versenyviszonyokról, hanem csupán azt követeli meg az említett fellebbezőtől, hogy megfelelő módon jelölje meg azokat az okokat, amelyek miatt a Bizottság határozata alkalmas arra, hogy az érintett piacon elfoglalt helyzetét lényegesen befolyásolva sértse a jogos érdekeit. A fellebbező említett piacon fennálló versenyhelyzetének lényeges sérelme ugyanis nem az ugyanezen piacon fennálló különböző versenyviszonyok olyan alapos elemzéséből következik, amely lehetővé teszi versenyhelyzete sérelme mértékének pontos megállapítását, hanem főszabály szerint annak *prima facie* megállapításából, hogy a bizottsági határozat tárgyát képező intézkedés meghozatala e helyzetet lényegesen sérti (lásd ebben az értelemben: 1990. július 12-i COFAZ kontra Bizottság ítélet, C-169/84, EU:C:1990:301, 28. pont; 2022. január 20-i Deutsche Lufthansa kontra Bizottság ítélet, C-594/19 P, EU:C:2022:40, 74. és 75. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

64 A jelen ügyben az AITTV először is azt kifogásolja, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 69. pontjában úgy ítélte meg, hogy a Wizz Air és a Carpatair a temesvári nemzetközi repülőtérről induló öt útvonalon versenytársak voltak, anélkül hogy figyelembe vette volna az előtte felhozott ellenérveket.

65 E tekintetben emlékeztetni kell egyrészt arra, hogy a Törvényszék által az elsőfokú eljárásban hivatkozott érvekre adott válasz hiányára vonatkozó jogalap lényegében az azon indokolási kötelezettség megsértésére való hivatkozással egyenértékű, amely az Európai Unió Bírósága alapokmányának 36. cikkéből következik, és amely ugyanezen alapokmány 53. cikkének első bekezdése és a Törvényszék eljárási szabályzatának 117. cikke értelmében a Törvényszékre is

vonatkozik (lásd ebben az értelemben: 2010. május 20-i Gogos kontra Bizottság ítélet, C-583/08 P, EU:C:2010:287, 29. pont; 2023. szeptember 14-i Land Rheinland-Pfalz kontra Deutsche Lufthansa ítélet, C-466/21 P, EU:C:2023:666, 93. pont).

66 Másrészt a megtámadott ítélet 64–69. pontjából kitűnik, hogy a Törvényszék megállapította, hogy a Wizz Air és a Carpatair a temesvári nemzetközi repülőtérről induló öt útvonalon versenyben állt egymással, mivel ezen útvonalak ugyanazokat a repülőtereket vagy 100 km-nél közelebb lévő repülőtereket szolgáltak ki. Ezzel szemben a megtámadott ítélet egyetlen pontjából sem tűnik ki, hogy a Törvényszék megvizsgálta volna azokat az érveket, amelyekkel az AITTV az ilyen verseny fennállását vitatta, ez utóbbi társaság a Törvényszékhez benyújtott beavatkozási beadványának 15. pontjában többek között arra hivatkozott, hogy a Wizz Air és a Carpatair eltérő üzleti modellekkel, valamint eltérő műszaki jellemzőkkel rendelkező repülőgépflottával rendelkezett.

67 Kétségtelen, hogy a Törvényszék nem köteles olyan magyarázatot adni, amely egyenként és kimerítően követi a felek által előadott összes érvet, a Törvényszék indokolása tehát lehet hallgatólagos is, amennyiben lehetővé teszi az érdekelt felek számára, hogy megismerjék az érvelésük Törvényszék általi elutasításának okait, és lehetővé teszi a Bíróság számára, hogy a felülvizsgálat elvégzéséhez elegendő információval rendelkezzen (2008. szeptember 9-i FIAMM és társai kontra Tanács és Bizottság ítélet, C-120/06 P és C-121/06 P, EU:C:2008:476, 96. pont; 2023. szeptember 14-i Land Rheinland-Pfalz kontra Deutsche Lufthansa ítélet, C-466/21 P, EU:C:2023:666, 94. pont).

68 Az is igaz – ahogyan arra a jelen ítélet 63. pontja emlékeztet –, hogy a kereset EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése szerinti elfogadhatóságának értékelése keretében a fellebbező által az érintett piacon fennálló helyzete lényeges sérelmének bizonyítása nem jelenti azt, hogy véglegesen állást kellene foglalni a fellebbező és a kedvezményezett vállalkozások közötti versenyviszonyokról.

69 Mindemellett, mivel a jelen ügyben az AITTV által benyújtott adatok célja a Carpatair által annak bizonyítása érdekében szolgáltatott bizonyítékok relevanciájának vitatása volt, hogy e légitársaság *prima facie* versenyben állt a Wizz Airrel, a Törvényszéknek a rá háruló indokolási kötelezettség teljesítése érdekében ki kellett volna fejtenie azokat az okokat, amelyek miatt úgy ítélte meg, hogy ezek az adatok nem alkalmasak azon értékelésének megkérdőjelezésére, amely szerint a Carpatair és a Wizz Air versenytársak voltak.

70 A fentiekből következik, hogy a Törvényszék azáltal, hogy úgy ítélte meg, hogy a Carpatair a temesvári nemzetközi repülőtérről induló öt útvonalon versenyben állt a Wizz Airrel, anélkül hogy kifejtette volna azokat az okokat, amelyek miatt nem adott helyt az AITTV-nek az ilyen verseny fennállásának vitatására irányuló érveinek, megsértette azon kötelezettségét, hogy kellően megindokolja ítéleteit ahhoz, hogy lehetővé tegye az érdekeltek számára azon indokok megismerését, amelyekre támaszkodott, a Bíróság számára pedig azt, hogy rendelkezésére álljanak az ahhoz szükséges elemek, hogy a fellebbezés keretében gyakorolni tudja felülvizsgálati jogkörét.

71 Másodszor, a Wizz Air és az AITTV úgy véli, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 73–85. pontjában nem bizonyította, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások képezték a Carpatair versenyhelyzete lényeges érintettségének okát.

72 A megtámadott ítéletben a Törvényszék két indokra támaszkodott, amikor a megtámadott ítélet 79. pontjában arra a következtetésre jutott, hogy a Carpatair bizonyította, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások képezték a versenyhelyzete sérelmének egyik okát.

73 Egyrészt a Törvényszék a megtámadott ítélet 77. pontjában rámutatott, hogy a közigazgatási eljárás során a Carpatair kifogásolta az abból eredő elmaradt hasznot, hogy e légitársaság nem tudott átvenni a temesvári nemzetközi repülőtérről Észak-Olaszországba induló két útvonalat.

74 Ahogyan azonban a jelen ítélet 61. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból kitűnik, a fellebbezőnek kell a Törvényszék elé terjesztenie a kereshetőségi jogát alátámasztó bizonyítékokat. Márpedig, ahogyan arra a Bizottság által támogatott Wizz Air és AITTV rámutat, a Carpatair az első fokon benyújtott keresetlevelében nem hivatkozott erre az elmaradt haszonra.

75 Igaz ugyan, hogy a Carpatair e keresetlevélhez A.8. mellékletként csatolta az általa a közigazgatási eljárás során előterjesztett észrevételeket, amelyekben hivatkozott az említett elmaradt haszonra, meg kell állapítani, hogy az említett keresetlevél e mellékletet csupán a 31. lábjegyzetében említi, és hogy e lábjegyzet kizárólag általánosságban utal az említett mellékletre. A Carpatair keresetlevelében az e társaság megsemmisítés iránti keresetének elfogadhatóságával foglalkozó egyetlen szakasz sem tért ki a Wizz Air által folytatott tisztességtelen verseny által okozott ilyen elmaradt haszonra.

76 Márpedig a „jogalapok rövid ismertetése”, amelyet az Európai Unió Bírósága alapokmányának 21. cikke értelmében, amely ezen alapokmány 53. cikkének első bekezdése, valamint a Törvényszék eljárási szabályzata 76. cikkének d) pontja értelmében a Törvényszékre is alkalmazandó, minden keresetlevélnek tartalmaznia kell, azt jelenti, hogy a keresetlevélnek ismertetnie kell azon jogalap tartalmát, amelyre a kereseti kérelmet alapították. Így a Törvényszékhez benyújtott kereset elfogadhatóságához többek között az szükséges, hogy azok a lényeges ténybeli és jogi elemek, amelyeken a kereset alapul, legalább röviden, de összefüggően és érthetően kitűnjenek magából a keresetlevél szövegéből. A keresetlevél szövegének egyes pontjait ugyan alátámaszthatják és kiegészíthetik a csatolt iratok meghatározott részeire történő hivatkozások, a más, akár a keresetlevélhez mellékelt iratokra való általános hivatkozás azonban nem pótolhatja a jogi érvelés azon lényegi elemeinek hiányát, amelyeknek e rendelkezések értelmében a keresetlevélben kell szerepelniük (2022. március 3-i WV kontra EKSZ ítélet, C-162/20 P, EU:C:2022:153, 67. és 68. pont; 2024. február 27-i EUIPO kontra The KaiKai Company Jaeger Wichmann ítélet, C-382/21 P, EU:C:2024:172, 96. pont).

77 Következésképpen e körülmények között a Törvényszéknek nem volt feladata, hogy kiegészítse a Carpatair által a keresetlevelében kifejtett érvelést azáltal, hogy a keresetlevél mellékleteiben olyan bizonyítékokat keres és azonosít, amelyek alkalmasak e társaság keresete elfogadhatóságának alátámasztására.

78 A Törvényszék tehát tévesen alkalmazta a jogot, amikor a megtámadott ítélet 77. pontjában az abból eredő elmaradt haszon fennállására támaszkodott, hogy a Carpatair nem tudott átvenni a temesvári nemzetközi repülőtérről Észak-Olaszországba induló két útvonalat.

79 Másrészt a Törvényszék a megtámadott ítélet 74–76. pontjában megállapította, hogy a keresetlevél A.7. mellékletéből kitűnik, hogy 2008 és 2010 között a Carpatair nettó hozama a temesvári nemzetközi repülőtérről induló öt útvonalon, amelyeken úgy ítélte meg, hogy e társaság versenyben állt a Wizz Airrel, az Olaszországba irányuló négy útvonal tekintetében 52%-kal, a Düsseldorfba (Németország) irányuló útvonal tekintetében pedig 57%-kal csökkent.

80 E tekintetben meg kell állapítani, hogy – amint arra a Wizz Air hivatkozott – e megállapítás a Carpatair megsemmisítés iránti keresete A.7. mellékletének elferdítéséből ered. E százalékok ugyanis nem ezen útvonalak hozamának csökkenését tükrözik, hanem annak az aránynak felelnek

meg, amelyet az említett útvonalakon a 2010. évi hozamok a 2008. évi ugyanezen útvonalakon elért hozamokhoz képest képviselnek, amit egyébként a Carpatair is elismer a válaszbeadványában.

81 Ezenkívül, ahogyan arra a Wizz Air és az AITTV hivatkozik, anélkül hogy ezt a Carpatair vitatná, ezen A.7. mellékletből kitűnik, hogy ugyanezen időszakban a Carpatair által a temesvári nemzetközi repülőtérről induló bizonyos útvonalak hozama, amely útvonalak tekintetében a Törvényszék a megtámadott ítélet 69. pontjában megállapította, hogy ez utóbbi társaság nem bizonyította, hogy versenyben áll a Wizz Airrel, ugyanolyan, ha nem nagyobb mértékben csökkent, mint azon útvonalak hozama, amelyeken a Törvényszék szerint a Carpatair közvetlen versenyben állt a Wizz Airrel.

82 A Törvényszék azáltal, hogy nem vette figyelembe ezeket a bizonyítékokat, noha azok nyilvánvalóan kitűntek a Carpatair első fokon benyújtott keresetlevelének A.7. mellékletéből, és nem fejtette ki e mulasztás okait, elferdítette ezt a bizonyítékot, és megsértette indokolási kötelezettségét.

83 Ráadásul a Carpatair által a temesvári nemzetközi repülőtérről induló útvonalak hozamának ilyen általános csökkenésére tekintettel a Törvényszék nem szorítkozhatott volna a megtámadott ítélet 80. pontjában annak megállapítására, hogy az e légitársaság által annak alátámasztása érdekében benyújtott bizonyítékokat, hogy a 2008. és 2010. évi megállapodások alkalmasak voltak arra, hogy jelentősen befolyásolják az érintett piacokon fennálló versenyhelyzetét, nem kérdőjelezték meg az annak bizonyítására irányuló érvek, hogy e csökkenést más tényezők is okozhatták, mint például az említett légitársaság állítólagosan elavult üzleti modellje, az ugyanezen légitársaság által a Wizz Airtől eltérő légitársaságokkal folytatott verseny vagy a globális pénzügyi válság, anélkül hogy figyelembe vette volna ezeket az érveket, és mindenesetre anélkül, hogy kifejtette volna azokat az okokat, amelyek miatt az említett érveket el kellett utasítani.

84 Kétségtelen, hogy – amint arra a Törvényszék a megtámadott ítélet 82. pontjában emlékeztet – nem követelhető meg, hogy a Carpatair bizonyítsa, hogy a jelentős pénzügyi nehézségei kizárólag a 2008. és 2010. évi megállapodásoknak tudhatók be. Mivel ez így van, a Törvényszéknek még mindig arra a következtetésre kellett volna jutnia, hogy legalábbis valószínűsíthető, hogy e megállapodások okozták e nehézségeket.

85 A fenti megfontolások összességéből következik, hogy a Törvényszék nem igazolta azon értékelését, amely szerint a 2008. és 2010. évi megállapodások alkalmasak voltak arra, hogy lényegesen érintsék a Carpatair érintett piacokon fennálló versenyhelyzetét.

86 Másodszor, ami a Törvényszéknek a megtámadott ítélet 71. és 72. pontjában szereplő értékelését illeti, amely szerint a Carpatair bizonyította, hogy olyan különleges jogállással rendelkezik, amely megkülönbözteti őt a temesvári nemzetközi repülőtéren jelen lévő többi légitársaságtól, előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy a megsemmisítés iránti kereset elfogadhatóságával kapcsolatos kérdések közrendi kérdések, amelyeket az uniós bíróságok bármikor, akár hivatalból is vizsgálhatnak (2023. szeptember 21-i China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products és társai kontra Bizottság ítélet, C-478/21 P, EU:C:2023:685, 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

87 Márpedig, ahogyan az a jelen ítélet 70. pontjában megállapítást nyert, hiányos a megtámadott ítélet 72. pontjában szereplő azon állítás indokolása, amely szerint a Carpatair sajátos jogállással rendelkezett, mivel a temesvári nemzetközi repülőtérről induló öt útvonalon a Wizz Airrel közvetlen versenyben álló egyetlen légitársaság volt.

88 A Wizz Air és a Carpatair közötti állítólagos versenyviszonyok tehát nem támaszthatták alá azt a megállapítást, amely szerint ez utóbbi légitársaság olyan különleges jogállással rendelkezett, amely őt minden más személytől megkülönböztette, és ennélfogva a vitatott határozat címzettjéhez, azaz a Román Köztársasághoz hasonló módon egyénítette őt.

89 E körülmények között a megtámadott ítélet 71. pontjában szereplő azon állítás, amely szerint a temesvári nemzetközi repülőtér tevékenysége a Carpatair tevékenységeire összpontosított, és hogy e légitársaság forgalmának 90%-át az e repülőtéren folytatott tevékenységéből szerezte, nem elegendő annak bizonyításához, hogy ez utóbbi társaságot – amellyel kapcsolatban nem nyert a jogilag megkövetelt módon bizonyítást, hogy versenyben állt a Wizz Airrel –, személyében érinti a vitatott határozat azon része, amely megállapítja, hogy az említett repülőtér és a Wizz Air között létrejött 2008. és 2010. évi megállapodások nem minősülnek az EUMSZ 107. cikk értelmében vett állami támogatásnak.

90 A fenti megfontolások összességéből következik, hogy a Törvényszék nem támasztotta alá a jogilag megkövetelt módon azon következtetését, amely szerint a Carpatair bizonyította, hogy őt személyében érinti a vitatott határozatnak a 2008. és 2010. évi megállapodásokra vonatkozó része.

– *A Carpatair közvetlen érintettségéről*

91 Ahogyan arra a Törvényszék a megtámadott ítélet 87. és 89. pontjában helyesen emlékeztetett, annak megállapításához, hogy a vitatott határozat őt közvetlenül érinti, a Carpatairnek többek között bizonyítania kell, hogy e határozat közvetlen hatást gyakorol a jogi helyzetére, megfelelően bemutatva azokat az okokat, amelyek miatt az említett határozat neki versenyhátrányt okozhat.

92 E tekintetben a Törvényszék a megtámadott ítélet 90. pontjában megállapította, hogy az iratokból kitűnik, hogy a Wizz Air volt a 2008. és 2010. évi megállapodások, valamint a 2010. évi AIP állítólagos kedvezményezettje, hogy e társaság és a Carpatair hasonló tevékenységeket folytatnak, és ugyanazon a szolgáltatási piacon, valamint ugyanazon a földrajzi piacon tevékenykedtek. Ebből tehát a Törvényszék azt a következtetést vonta le, hogy a Carpatair megfelelően igazolta, hogy a vitatott határozat alkalmas volt arra, hogy őt versenyhátrányba hozza.

93 Az AITTV azonban azt kifogásolja, hogy a Törvényszék e 90. pontban lényegében anélkül állapította meg, hogy a Wizz Air és a Carpatair versenytársak voltak, hogy figyelembe vette volna az ezzel kapcsolatban előtte előadott ellenérveket.

94 Ahogyan az a jelen ítélet 70. pontjában már szerepelt, a Törvényszék e megállapítása tekintetében ténylegesen hiányos az indokolás.

95 A megtámadott ítélet indokolása tehát ugyancsak hiányos azon részében, amelyben a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a Carpatairt közvetlenül érinti a vitatott határozat, mivel az mind a 2008. és 2010. évi megállapodásokra, mind pedig a 2010. évi AIP-ra vonatkozik.

96 A fenti megfontolások összességéből következik, hogy a Törvényszék nem bizonyította a jogilag megkövetelt módon, hogy a Carpatair rendelkezik kereshetőségi joggal a vitatott határozat megsemmisítése tekintetében. Következésképpen helyt kell adni a Wizz Air első jogalapjának, valamint az AITTV első és ötödik jogalapjának annyiban, amennyiben azok a Carpatair e kereshetőségi jogát vitatják.

97 Anélkül, hogy határozni kellene az AITTV és a Wizz Air fellebbezéseinek többi jogalapjáról vagy a Bizottság fellebbezéséről, többek között annyiban, amennyiben azok a Törvényszéknek az ügy érdemét érintő érvelésének megkérdőjelezésére irányulnak, a megtámadott ítéletet hatályon kívül kell helyezni.

A Törvényszék előtti keresetről

98 Az Európai Unió Bírósága alapokmánya 61. cikke első bekezdésének második mondata értelmében a Bíróság a Törvényszék határozatának hatályon kívül helyezése esetén az ügyet érdemben maga is eldöntheti, amennyiben a per állása megengedi.

99 A jelen esetben azonban nem ez a helyzet.

100 Tekintettel ugyanis a megtámadott ítéletben a bizonyítékok elferdítésére és az indokolási kötelezettség megsértésére, az első fokon indított kereset elfogadhatóságának és adott esetben e kereset megalapozottságának vizsgálata olyan ténybeli értékeléseket foglal magában, amelyek a Bíróság részéről további pervezető intézkedések meghozatalát vagy az ügy iratainak vizsgálatát teszik szükségessé.

101 Ezért az ügyet vissza kell utalni a Törvényszék elé.

A költségekről

102 Mivel a Bíróság az ügyet visszautalja a Törvényszék elé, a jelen fellebbezési eljárás költségeiről jelenleg nem szükséges határozni.

A fenti indokok alapján a Bíróság (kilencedik tanács) a következőképpen határozott:

1) A Bíróság az Európai Unió Törvényszékének 2023. február 8-i Carpatair kontra Bizottság ítéletét (T-522/20, EU:T:2023:51) hatályon kívül helyezi.

2) A Bíróság az ügyet visszautalja az Európai Unió Törvényszéke elé.

3) A Bíróság a költségekről jelenleg nem határoz.

Aláírások