TEISINGUMO TEISMO (devintoji kolegija) SPRENDIMAS

2025 m. vasario 13 d.*

„Apeliacinis skundas – Valstybės pagalba – Oro transporto sektorius – Priemonės, kurias Timišoaros (Rumunija) oro uostas įgyvendino *Wizz Air* ir kitų jį naudojančių oro transporto bendrovių naudai – Sprendimas, kuriuo konstatuojamas valstybės pagalbos nebuvimas – Ieškinys dėl panaikinimo – SESV 263 straipsnis – Priimtinumas – Sąlyga, kad ieškovas turi būti tiesiogiai ir konkrečiai susijęs – Pareiga motyvuoti – Įrodymų iškraipymas“

Sujungtose bylose C-244/23 P–C-246/23 P

dėl 2023 m. balandžio 17 d. pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnį pateiktų trijų apeliacinių skundų

Europos Komisija, atstovaujama I. Georgiopoulos ir F. Tomat,

ieškovė byloje C-244/23 P,

dalyvaujant kitoms proceso šalims:

Carpatair SA, įsteigtai Timišoaroje (Rumunija), atstovaujamai *abogados* P. González Alarcón, J. Rivas Andrés ir *advocaat* J. Saké,

ieškovei pirmojoje instancijoje,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), įsteigtai Budapešte (Vengrija), atstovaujamai *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis, *abogado* S. Rating ir *avocat* E. Vahida,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), įsteigtai Ghiroda (Rumunija), atstovaujamai *SC* V. Power ir *solicitor* R. Hourihan,

įstojusioms į bylą šalims pirmoje instancijoje,

ir

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), įsteigta Budapešte, atstovaujama *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis, *abogado* S. Rating ir *avocat* E. Vahida,

ieškovė byloje C-245/23 P,

* Proceso kalba: anglų.

dalyvaujant kitoms proceso šalims:

Carpatair SA, įsteigtai Timišoaroje, atstovaujamai *abogados* P. González Alarcón, J. Rivas Andrés ir *advocaat* J. Saké,

ieškovei pirmojoje instancijoje,

Europos Komisijai, atstovaujamai I. Georgiopoulos ir F. Tomat,

atsakovei pirmojoje instancijoje,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), įsteigtai Ghiroda, atstovaujamai *SC* V. Power ir *solicitor* R. Hourihan,

įstojusiai į bylą šaliai pirmojoje instancijoje,

ir

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV), įsteigta Ghiroda, atstovaujama *SC* V. Power ir *solicitor* R. Hourihan,

ieškovė byloje C-246/23 P,

dalyvaujant kitoms proceso šalims:

Carpatair SA, įsteigtai Timišoaroje, atstovaujamai *abogados* P. González Alarcón, J. Rivas Andrés ir *advocaat* J. Saké,

ieškovei pirmojoje instancijoje,

Europos Komisijai, atstovaujamai I. Georgiopoulos ir F. Tomat,

atsakovei pirmojoje instancijoje,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), įsteigtai Budapešte, atstovaujamai *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis, *abogado* S. Rating ir *avocat* E. Vahida,

įstojusiai į bylą šaliai pirmojoje instancijoje,

TEISINGUMO TEISMAS (devintoji kolegija)

kurį sudaro devintosios kolegijos pirmininko pareigas einantis trečiosios kolegijos pirmininkas C. Lycourgos (pranešėjas), teisėjai S. Rodin ir O. Spineanu-Matei,

generalinis advokatas M. Szpunar,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

susipažinęs su 2024 m. spalio 4 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Atitinkamais apeliaciniais skundais Europos Komisija (byla C-244/23 P), *Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.)* (toliau – *Wizz Air*) (byla C-245/23 P) ir *Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia“ SA (AITTV)* (byla C-246/23 P) prašo panaikinti 2023 m. vasario 8 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Carpatair / Komisija* (T-522/20, EU:T:2023:51; toliau – skundžiamas sprendimas); juo šis teismas panaikino 2020 m. vasario 24 d. Komisijos sprendimo (ES) 2021/1428 dėl valstybės pagalbos SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011), kurią Rumunija suteikė Timišoaros tarptautiniam oro uostui – *Wizz Air* (OL L 308, 2021, p. 1; toliau – ginčijamas sprendimas), 2 straipsnį, kiek jame konstatuota, kad 2010 m. oro navigacijos informaciniame rinkinyje (toliau – ONIR) nurodytos oro uosto rinkliavos ir 2008 m. AITTV ir *Wizz Air* sudaryti susitarimai (toliau – 2008 m. susitarimai), įskaitant šių susitarimų pakeitimus 2010 m. (toliau – 2010 m. susitarimai dėl pakeitimo), nėra valstybės pagalba.

Bylos aplinkybės

2 Timišoaros (Rumunija) tarptautinį oro uostą eksploatuoja bendrovė AITTV, kurios 80 % kapitalo priklauso Rumunijos valstybei.

3 *Carpatair SA* yra Rumunijos regioninė oro transporto bendrovė. 2000 m. šiame oro uoste ji įkūrė savo veiklos centrą, iš kurio eksploatavo veiklos centrų sistemos (angl. *hub-and-spoke*) modeliu grindžiamą tinklą.

4 2008 m. įgyvendindama pigių skrydžių bendrovių pritraukimo ir oro uosto bendro pelningumo didinimo strategiją, AITTV su Vengrijos pigių skrydžių bendrove *Wizz Air* pasirašė 2008 m. susitarimus, kuriuose buvo apibrėžti jų bendradarbiavimo principai ir bendrovei *Wizz Air* taikomos bendrosios oro uosto infrastruktūros ir paslaugų naudojimo sąlygos. 2010 m. susitarimais dėl pakeitimų du 2008 m. susitarimai 2010 m. birželio 25 d. buvo iš dalies pakeisti taikant naują *Wizz Air* ir AITTV sutartą tvarką, apimančią laikotarpį iki 2011 m. vasario 6 d. Skrydžius iš šio oro uosto *Wizz Air* pradėjo vykdyti 2008 m. spalio mėn.

5 2010 m. rugsėjo 30 d. bendrovė *Carpatair* pateikė Komisijai skundą dėl tariamai neteisėtos valstybės pagalbos bendrovei *Wizz Air*.

6 2011 m. gegužės 24 d. Komisija pranešė Rumunijai apie savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą formalią tyrimo procedūrą dėl, be kita ko, 2008 m. susitarimų ir oro uosto rinkliavų nuolaidų ir lengvatų, suteiktų pagal 2007, 2008 ir 2010 m. ONIR.

7 Nuo 2014 m. *Carpatair* nutraukė veiklą Timišoaros tarptautiniame oro uoste ir buvo reorganizuota teismo tvarka. Šiuo metu pagrindinė jos veiklos bazė yra Arado (Rumunija) oro uoste, kuris yra už 50 kilometrų (km) nuo Timišoaros tarptautinio oro uosto ir iš kurio ji, be kita ko, vykdo užsakomuosius skrydžius. Reguliariųjų skrydžių ji nebevykdo.

8 2020 m. vasario 24 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą.

9 Dėl 2007, 2008 ir 2010 m. ONIR nurodytų oro uosto rinkliavų Komisija ginčijamame sprendime nusprendė, kad šių rinkliavų bazinė norma, nuolaidos ir lengvatos nebuvo atrankiosios.

10 Dėl 2008 m. susitarimų ir 2010 m. susitarimų dėl pakeitimo (toliau kartu – 2008 ir 2010 m. susitarimai) Komisija, atsižvelgdama į ekonominius vertinimus, atliktus po šių susitarimų sudarymo, pažymėjo, kad dėl jų AITTV turėjo gauti nedidelį pelną. Dėl šios priežasties ji laikėsi nuomonės, kad apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis privatus ūkio subjektas būtų sudaręs tokius susitarimus. Be to, šie susitarimai yra bendros strategijos ir ilgalaikio siekio užtikrinti bendrą Timišoaros tarptautinio oro uosto pelningumą dalis. Todėl Komisija padarė išvadą, kad jie nesuteikė *Wizz Air* ekonominio pranašumo, kurio ši bendrovė nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis.

Ieškinys Bendrajame Teisme ir skundžiamas sprendimas

11 2020 m. rugpjūčio 11 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo *Carpatair* ieškinį dėl ginčijamo sprendimo panaikinimo.

12 Skundžiamame sprendime Bendrasis Teismas nusprendė, pirma, kad Komisija padarė teisės klaidą, nes neišnagrinėjo, ar 2010 m. ONIR 7.3 punkte numatytas oro uosto rinkliavų sumažinimas, vertinamas atskirai, yra atrankinio pobūdžio. Antra, Bendrasis Teismas konstatavo, kad Komisija teisiškai nepagrindė vertinimo, kad 2008 ir 2010 m. susitarimai nesuteikė *Wizz Air* ekonominio pranašumo, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis. Taigi, pripažinęs pagrįstu grindžiant šį ieškinį *Carpatair* nurodytą pirmąjį ir iš dalies antrąjį pagrindą, Bendrasis Teismas panaikino ginčijamo sprendimo 2 straipsnį tiek, kiek nurodyta šio sprendimo 1 punkte.

Apeliacinių bylų šalių reikalavimai

Šalių reikalavimai byloje C-244/23 P

13 Pateikdama apeliacinį skundą Komisija Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti skundžiamą sprendimą tiek, kiek juo antrasis *Carpatair* pagrindas pripažintas pagrįstu,

– atmesti antrąjį pagrindą byloje T-522/20 ir

– priteisti iš *Carpatair* bylinėjimosi abiejose instancijose išlaidas.

14 *Carpatair* Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti apeliacinį skundą ir

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi pirmojoje ir apeliacinėje instancijose išlaidas.

Šalių reikalavimai byloje C-245/23 P

15 Apeliaciniu skundu *Wizz Air* Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti skundžiamą sprendimą,

– atmesti *Carpatair* Bendrajame Teisme pareikštą ieškinį ir

– priteisti iš *Carpatair* bylinėjimosi pirmojoje ir apeliacinėje instancijose išlaidas.

16 Komisija Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti skundžiamą sprendimą ir

– priteisti iš *Carpatair* bylinėjimosi išlaidas.

17 *Carpatair* Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti apeliacinį skundą ir

– priteisti iš *Wizz Air* bylinėjimosi pirmojoje ir apeliacinėje instancijose išlaidas.

Šalių reikalavimai byloje C-246/23 P

18 Apeliaciniame skunde AITTV Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti skundžiamą sprendimą,

– atmesti *Carpatair* pirmojoje instancijoje pareikštą ieškinį arba grąžinti bylą Bendrajam Teismui ir

– priteisti iš *Carpatair* bylinėjimosi pirmojoje ir apeliacinėje instancijose išlaidas arba, jeigu jis nuspręstų grąžinti bylą Bendrajam Teismui, atidėti bylinėjimosi išlaidų klausimo nagrinėjimą.

19 Komisija Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti skundžiamą sprendimą ir

– priteisti iš *Carpatair* bylinėjimosi išlaidas.

20 *Carpatair* Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti apeliacinį skundą ir

– priteisti iš AITTV bylinėjimosi pirmojoje ir apeliacinėje instancijose išlaidas.

Dėl pagrindų, grindžiamų Carpatair teisės kreiptis į teismą nebuvimu

Šalių argumentai

Dėl „Wizz Air“ pirmojo pagrindo byloje C-245/23 P

21 Pirmajame pagrinde *Wizz Air*, palaikoma Komisijos, teigia, kad Bendrasis Teismas, nusprendęs, jog 2008 ir 2010 m. susitarimai buvo viena iš priežasčių, dėl kurių buvo padaryta žala *Carpatair* konkurencinei padėčiai, iškraipė įrodymus ir pažeidė esminį procedūrinį reikalavimą.

22 Pirma, Bendrasis Teismas konstatavo, kad 2008 ir 2010 m. susitarimai buvo konkrečiai ir tiesiogiai susiję su *Carpatair*, motyvuodamas tuo, kad 2011 m. priimant sprendimą pradėti formalią tyrimo procedūrą *Carpatair* ir *Wizz Air* konkuravo penkiuose maršrutuose iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, o nuo 2008 m. iki 2010 m. *Carpatair* keleivių skaičius, pelnas ir pajamos šiuose penkiuose maršrutuose gerokai sumažėjo.

23 Vis dėlto Bendrasis Teismas neatsižvelgė į tai, kad šis sumažėjimas buvo analogiškas *Carpatair* patirtam maršrutuose, kuriuose ji nekonkuravo su *Wizz Air*, ar net buvo gerokai už jį mažesnis.

24 Be to, skundžiamame sprendime yra akivaizdžių klaidų, turinčių įtakos *Carpatair* pelno sumažėjimo apskaičiavimui.

25 Antra, skundžiamo sprendimo 77 punkte Bendrasis Teismas nusprendė, kad iš *Carpatair* per administracinę procedūrą pateiktų pastabų matyti, jog ši bendrovė taip pat skundėsi tuo, kad negalėjo perimti skrydžių, kuriuos iš Timišoaros tarptautinio oro uosto vykdė dvi kitos oro transporto bendrovės, 2008 m. palikusios šį oro uostą, o dabar šiuos skrydžius vykdo *Wizz Air*. Dėl šio aspekto Bendrajame Teisme nebuvo diskutuojama. Ieškinio dėl panaikinimo A.8 priedas „ 2011 m. birželio 7 d. Komisijai skirtos *Carpatair* pastabos“ buvo tiesiog paminėtas šiame ieškinyje, tačiau nebuvo apibendrintas. Juo labiau dėl jo nebuvo pasikeista nuomonėmis Bendrajame Teisme, taip pažeidžiant esminį procedūrinį reikalavimą, susijusį su *Wizz Air* teise būti išklausytai šiuo atžvilgiu.

26 *Carpatair* ginčija *Wizz Air* pirmojo pagrindo priimtinumą. Iš tikrųjų pastaroji tik prašo Teisingumo Teismo iš naujo įvertinti faktines aplinkybes ir įrodymus. Be to, *Wizz Air* nurodytas iškraipymas nėra akivaizdžiai matomas iš bylos medžiagos.

27 Papildomai *Carpatair* teigia, kad šis pagrindas yra nepagrįstas.

28 Pirma, *Carpatair* pirmiausia tvirtina, kad minėtas pagrindas grindžiamas klaidingu skundžiamo sprendimo 73 punkto, kuriame Bendrasis Teismas tik pažymėjo, kad *Carpatair* įrodė, jog 2008 ir 2010 m. susitarimai buvo viena iš priežasčių, dėl kurių buvo padaryta žalos jos konkurencinei padėčiai, aiškinimu. Aplinkybė, kad kituose *Carpatair* eksploatuojamuose maršrutuose nei tie, kuriuose ji konkuravo su *Wizz Air*, taip pat sumažėjo pelningumas, nepaneigia šios išvados.

29 Be to, *Wizz Air* neatsižvelgė į tai, kad 2008 ir 2010 m. susitarimų žalingas poveikis nėra apribotas maršrutais, kuriuose ji konkuravo su *Carpatair*. Vis dėlto skundžiamame sprendime apsiribojama tokio poveikio maršrutuose, kuriuose *Carpatair* tiesiogiai konkuravo su *Wizz Air*, nustatymu, kaip reikalaujama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.

30 Galiausiai, tiesa, kad skundžiamo sprendimo 75 ir 76 punktuose Bendrasis Teismas padarė nedidelę *Carpatair* maršrutų pelningumo sumažėjimo apskaičiavimo klaidą. Vis dėlto neginčijama, kad 2008–2010 m. šis pelningumas gerokai sumažėjo.

31 Antra, Bendrasis Teismas nepažeidė *Wizz Air* teisės būti išklausytai dėl argumento, kad *Carpatair* neturėjo galimybės perimti kitų dviejų oro transporto bendrovių maršrutų iš Timišoaros tarptautinio oro uosto. Kaip Bendrasis Teismas nurodė skundžiamo sprendimo 77 punkte, *Carpatair* jau buvo pateikusi savo pastabas šiuo atžvilgiu per pradinį tyrimą. Taigi *Wizz Air* žinojo *Carpatair* nuomonę. Be to, *Wizz Air* vengė nurodyti, kad skundžiamo sprendimo 78 punkte pateikta Bendrojo Teismo išvada grindžiama ieškinio dėl panaikinimo A.7 ir A.8 prieduose pateiktais įrodymais.

32 Galiausiai, trečia, *Wizz Air* atsižvelgė ne į visas aplinkybes, kuriomis remdamasis Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 54–86 punktuose nusprendė, kad *Carpatair* yra konkrečiai susijusi.

Dėl AITTV pirmojo pagrindo byloje C-246/23 P

33 Pirmajame pagrinde AITTV, palaikoma Komisijos, be kita ko, tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad *Carpatair* yra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu.

34 Pirma, Bendrasis Teismas, neturėdamas pakankamų įrodymų, tik padarė prielaidą, kad *Carpatair* ir *Wizz Air* yra konkurentės, tačiau neatsižvelgė į AITTV pateiktą informaciją, įrodančią, kad *Carpatair* ir *Wizz Air* nėra panašaus tipo ir dydžio oro transporto bendrovės ir kad jos vykdo skrydžius iš esmės skirtingais maršrutais.

35 Antra, Bendrasis Teismas, neturėdamas pakankamų įrodymų, taip pat rėmėsi prielaida, kad ginčijamas sprendimas darė didelį poveikį *Carpatair*, neatsižvelgdamas į jam pateiktus argumentus.

36 Viena vertus, AITTV Bendrajame Teisme teigė, kad, neatsižvelgiant į 2008 ir 2010 m. susitarimus, šių susitarimų sudarymo metu *Carpatair* teisinė ir faktinė padėtis buvo tokia, kad ši oro transporto bendrovė nebūtų galėjusi sėkmingai tęsti skrydžių iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, nes jos veiklos modelis buvo pasenęs. Nepaisydamas jam šiuo atžvilgiu pateiktų įrodymų, Bendrasis Teismas taip pat neatsižvelgė į pasaulinę finansų krizę, kuri esant nagrinėjamoms faktinėms aplinkybėms paveikė oro transporto bendroves, o tai buvo kitas tikėtinas *Carpatair* patirtų sunkumų paaiškinimas.

37 Kita vertus, *Carpatair* nepateikė jokių įrodymų, kad 2008 ir 2010 m. susitarimai turėjo kokį nors poveikį jos padėčiai, kurią ji pati savo ieškinio dėl panaikinimo 4 punkte laikė tapačia daugelio kitų oro transporto bendrovių, vykdančių skrydžius iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, padėčiai. Be to, iš šio ieškinio 116 punkto matyti, kad tų susitarimų poveikis nebūtinai buvo konkrečiai susijęs su šia oro transporto bendrove. Vis dėlto Bendrasis Teismas neišnagrinėjo, ar galimus minėtos bendrovės nuostolius lėmė kitų nei *Wizz Air* oro transporto bendrovių konkurencija ar kiti veiksniai.

38 Žinoma, kaip nurodyta skundžiamo sprendimo 70 punkte, nuo 2008 m. iki 2010 m. *Carpatair* keleivių skaičius, pelnas ir pajamos penkiuose maršrutuose, kuriuose ji konkuravo su *Wizz Air*, gerokai sumažėjo. Vis dėlto Bendrajam Teismui pateikti įrodymai patvirtina, kad *Carpatair*

pelnas sumažėjo visuose šios oro transporto bendrovės maršrutuose iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, o ne tik sutampančiuose su *Wizz Air* eksploatuojamais maršrutais. Skundžiamame sprendime nenagrinėjamos šios aplinkybės, įrodančios, kad *Carpatair* nėra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.

39 Trečia, Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 78 punkte nurodė *Carpatair* negautą pelną, nors ji tuo nesirėmė savo rašytinėse pastabose pirmojoje instancijoje.

40 *Carpatair* ginčija AITTV pirmojo pagrindo priimtinumą, motyvuodama tuo, kad jis yra neaiškus ir netikslus, nes AITTV nedaro skirtumo tarp ginčijamų priemonių ir atitinkamų teisinių kriterijų ir painioja Bendrojo Teismo atliekamą teisės pareikšti ieškinį ir suinteresuotumo kreiptis į teismą nagrinėjimą.

41 Papildomai *Carpatair* teigia, kad šis pagrindas nepagrįstas.

42 Bendrasis Teismas kruopščiai apibrėžė ir taikė reikšmingus teisinius kriterijus, nustatydamas *Carpatair* teisę prašyti panaikinti ginčijamą sprendimą tiek, kiek jis susijęs tiek su 2008 ir 2010 m. susitarimais, tiek su 2010 m. ONIR. Iš skundžiamo sprendimo sistemos, kurioje išsamiai nagrinėjamas klausimas, ar *Carpatair* yra konkrečiai susijusi su 2008 ir 2010 m. susitarimais, ir klausimas, ar ji yra tiesiogiai susijusi tiek su šiais susitarimais, tiek su 2010 m. ONIR, aiškiai matyti, kad *Carpatair* teisė kreiptis į teismą buvo pakankamai įrodyta.

Dėl AITTV penktojo pagrindo byloje C-246/23 P

43 Penktajame pagrinde AITTV, palaikoma Komisijos, teigia, pirma, kad Bendrasis Teismas nepakankamai atsižvelgė į Komisijos, *Wizz Air* ir AITTV pateiktus įrodymus, patvirtinančius, kad 2008 ir 2010 m. susitarimų sudarymo dieną tarp *Wizz Air* ir *Carpatair* nebuvo veiksmingos konkurencijos.

44 AITTV mano, kad, nors Bendrasis Teismas neprivalo vertinti kiekvieno jam pateikto argumento, vis dėlto jis pažeidžia esminį procedūrinį reikalavimą, kai, kaip šioje byloje, skundžiamo sprendimo 63 ir 69 punktuose nurodo daug argumentų ir įrodymų, jų nevertindamas, nors kitaip įvertinus šiuos įrodymus *Carpatair* ieškinys būtų pripažintas nepriimtinu.

45 AITTV, *Wizz Air* ir Komisijos pateikti įrodymai patvirtina, be kita ko, 2008 ir 2010 m. susitarimų ekonominį racionalumą ir tai, kad oro transporto bendrovės buvo atrinktos paskelbus kvietimus pareikšti susidomėjimą, o tai leido AITTV pasirinkti patraukliausius pasiūlymus. Šie įrodymai būtų patvirtinę, kad tie susitarimai turėjo lemti nedidelį pelningumą.

46 Be to, skundžiamame sprendime nėra duomenų apie atitinkamas rinkas ir rinkos dalis, oro transporto bendrovių pajėgumus, maršrutų pakeičiamumą, sąnaudas, pelno maržas ir kitus parametrus, leidžiančius nustatyti, ar *Wizz Air* ir *Carpatair* buvo konkurentės.

47 Nors skundžiamo sprendimo 15 punkte Bendrasis Teismas pripažino, kad *Carpatair* nutraukė savo veiklą Timišoaros tarptautiniame oro uoste ir nebevykdė reguliariųjų skrydžių, jis nepakankamai atsižvelgė į šias esmines faktines aplinkybes.

48 Antra, Bendrasis Teismas pažeidė pareigą motyvuoti, nes nenustatė priežastinio ryšio tarp *Carpatair* finansinių sunkumų ir tariamos *Wizz Air* konkurencijos, o skundžiamo sprendimo 83 punkte apsiribojo prielaidomis, neatsižvelgdamas į kitus galimus bylos medžiagos paaiškinimus.

49 Nors ieškinio pirmojoje instancijoje 46 punkte *Carpartair* teigė, kad tiesiogiai konkuravo su *Wizz Air* penkiuose maršrutuose, šio ieškinio 50 punkte ji pripažino nutraukusi veiklą penkiolikoje maršrutų iš Timišoaros tarptautinio oro uosto. Vadinasi, *Carpatair* patiriami sunkumai buvo pernelyg dideli, kad juos būtų galima priskirti konkurencijai su *Wizz Air* tik trečdalyje maršrutų, kuriuos *Carpatair* vykdė iš šio oro uosto.

50 Be to, ieškinyje pirmojoje instancijoje *Carpatair* nenurodė, kad tam tikruose maršrutuose ji konkuravo su kitomis nei *Wizz Air* oro transporto bendrovėmis. Ši konkurencija, kuri taip pat galėjo turėti įtakos *Carpatair* padėčiai, skundžiamame sprendime nebuvo nagrinėjama.

51 *Carpatair* mano, kad penktasis AITTV pagrindas yra nepriimtinas, nes jame tik pakartojami Bendrajame Teisme jau pateikti argumentai, tačiau neįrodoma teisės klaida ar įrodymų iškraipymas.

52 Papildomai *Carpatair* teigia, kad šis pagrindas nepagrįstas.

53 Šiuo aspektu ji pažymi, kad pagal suformuotą jurisprudenciją didelį poveikį ieškovo konkurencinei padėčiai atitinkamose rinkose lemia ne išsami įvairių konkurencijos santykių šiose rinkose analizė, o iš principo *prima facie* konstatavimas, kad atitinkamos priemonės taikymas daro esminį poveikį šiai padėčiai.

54 Skundžiamame sprendime pateikta išsami analizė rodo, kad Bendrasis Teismas pakankamai išnagrinėjo visus jam pateiktus įrodymus ir padarė teisingą išvadą, kad 2008 ir 2010 m. susitarimai galėjo padaryti didelį poveikį *Carpatair* konkurencinei padėčiai atitinkamose rinkose.

Teisingumo Teismo vertinimas

Dėl priimtinumo

55 Pirma, dėl *Wizz Air* pirmojo pagrindo priimtinumo reikia konstatuoti, kad *Carpatair*, nors ir tvirtino, jog Bendrojo Teismo konstatuotos faktinės aplinkybės iš esmės nėra neteisingos, vis dėlto pripažino, kad Bendrasis Teismas padarė klaidą apskaičiuodamas *Carpatair* pelningumo sumažėjimą, turint omenyje viename iš jos ieškinio dėl panaikinimo priedų nurodytas sumas. Be to, remdamasi tuo, kad Bendrasis Teismas pažeidė teisę būti išklausytai, *Wizz Air* ne tik prašo Teisingumo Teismo iš naujo įvertinti faktines aplinkybes, bet ir nurodo esminio procedūrinio reikalavimo – teisinio pagrindo, kurį Teisingumo Teismas gali nagrinėti apeliaciniame procese, – pažeidimą.

56 Antra, dėl AITTV pirmojo pagrindo priimtinumo reikia pažymėti, kad, viena vertus, šis pagrindas nėra suformuluotas taip netiksliai, kad būtų neįmanoma suprasti argumentų, kuriais jis grindžiamas. Kita vertus, vien dėl to, kad ši bendrovė klaidingai aiškino ieškinio dėl panaikinimo priimtinumo sąlygas, numatytas SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje, minėtas pagrindas negali būti pripažintas nepriimtinu. Darant prielaidą, kad tokia klaida įrodyta, dėl jos tas pagrindas turėtų būti atmestas kaip nepagrįstas.

57 Galiausiai, trečia, dėl AITTV penktojo pagrindo priimtinumo reikia konstatuoti, kad šiame pagrinde ši bendrovė ginčija skundžiamą sprendimą, nes Bendrasis Teismas neatsižvelgė į jam pateiktus įrodymus ir pažeidė pareigą motyvuoti. Taigi, kadangi šį pagrindą lėmė skundžiamas sprendimas, jis negali būti laikomas pirmojoje instancijoje pateiktų argumentų pakartojimu.

58 Vadinasi, reikia atmesti visus *Carpatair* argumentus, susijusius su *Wizz Air* pirmojo pagrindo ir AITTV pirmojo ir penktojo pagrindų nepriimtinumu.

Dėl esmės

59 Neginčijama, kad ginčijamas sprendimas yra, pirma, individualus aktas, kiek jame konstatuota, kad 2008 ir 2010 m. susitarimai nėra valstybės pagalba, ir, antra, reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinamųjų priemonių, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtos pastraipos trečią sakinio dalį, kiek jame konstatuota, kad 2010 m. ONIR nustatyta oro uosto rinkliavų sistema nėra valstybės pagalba. Taigi, Bendrasis Teismas teisingai nusprendė, jog tam, kad įrodytų savo teisę kreiptis į teismą, *Carpatair* turėjo įrodyti, kad yra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamo sprendimo dalimi, susijusia su 2008 ir 2010 m. susitarimais, nors jai pakako įrodyti, kad yra tiesiogiai susijusi su to sprendimo dalimi, susijusia su 2010 m. ONIR.

60 AITTV ir *Wizz Air*, palaikomos Komisijos, ginčija Bendrojo Teismo vertinimus, kad *Carpatair* buvo tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamo sprendimo dalimi, susijusia su 2008 ir 2010 m. susitarimais, ir tiesiogiai susijusi su šio sprendimo dalimi, susijusia su 2010 m. ONIR.

– *Dėl sąlygos, kad „Carpatair“ turi būti konkrečiai susijusi*

61 Kai ieškovas ginčija sprendimo, kuriame vertinama pagalba, priimto remiantis SESV 108 straipsnio 3 dalimi arba pasibaigus formaliai tyrimo procedūrai, pagrįstumą, jis turi įrodyti, kad šis sprendimas daro jam poveikį dėl tam tikrų jam būdingų savybių arba dėl faktinės padėties, kuri jį išskiria iš kitų asmenų ir dėl to individualizuoja taip pat, kaip ir asmenį, kuriam jis skirtas. Taip yra, be kita ko, tuo atveju, kai pagalba, kuri yra nagrinėjamo sprendimo dalykas, daro didelį poveikį ieškovo padėčiai atitinkamoje rinkoje (šiuo klausimu žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Mory ir kt. / Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 97 punktą ir 2023 m. sausio 31 d. Sprendimo *Komisija / Braesch ir kt.*, C-284/21 P, EU:C:2023:58, 54 punktą).

62 Skundžiamo sprendimo 61–86 punktuose Bendrasis Teismas konstatavo, kad *Carpatair* yra konkrečiai susijusi su ginčijamo sprendimo dalimi, susijusia su 2008 ir 2010 m. susitarimais. Konkrečiau kalbant, atsisakęs suteikti lemiamą reikšmę aplinkybei, kad *Carpatair* atliko aktyvų vaidmenį vykstant administracinei procedūrai, Bendrasis Teismas pabrėžė, kad, pirma, ši bendrovė pateikė informacijos apie rinkas, kuriose ji konkuravo su *Wizz Air*, ir įrodė, kad šie susitarimai buvo viena iš didelio poveikio jos konkurencinei padėčiai šiose rinkose priežasčių, ir, antra, kad ši bendrovė įrodė, jog turi ypatingą statusą, kuris ją išskiria iš kitų Timišoaros tarptautiniame oro uoste veikiančių oro transporto bendrovių.

63 Pirma, kalbant apie skundžiamo sprendimo 63–70 ir 73–85 punktuose pateiktą Bendrojo Teismo vertinimą, kad *Carpatair* įrodė, jog 2008 ir 2010 m. susitarimai galėjo turėti didelį poveikį jos konkurencinei padėčiai atitinkamose rinkose, reikia priminti, jog tam, kad ieškovas įrodytų didelį poveikį jo padėčiai atitinkamoje rinkoje, nereikia, kad būtų priimtas galutinis sprendimas dėl šio ieškovo ir įmonių, kurioms skirta ginčijama priemonė, konkurencijos santykių – reikalaujama tik

to, kad tas ieškovas tinkamai nurodytų priežastis, dėl kurių Komisijos sprendimas gali pažeisti jo teisėtus interesus ir padaryti didelį poveikį jo padėčiai šioje rinkoje. Didelį poveikį ieškovo konkurencinei padėčiai rinkoje lemia ne išsami įvairių konkurencijos santykių toje rinkoje analizė, leidžianti tiksliai nustatyti poveikio jo konkurencinei padėčiai mastą, bet iš esmės *prima facie* išvada, kad taikant Komisijos sprendime nurodytą priemonę šiai padėčiai daromas didelis poveikis (šiuo klausimu žr. 1990 m. liepos 12 d. Sprendimo *COFAZ / Komisija*, C-169/84, EU:C:1990:301, 28 punktą ir 2022 m. sausio 20 d. Sprendimo *Deutsche Lufthansa / Komisija*, C-594/19 P, EU:C:2022:40, 74 ir 75 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

64 Nagrinėjamu atveju AITTV priekaištauja Bendrajam Teismui, pirma, dėl to, kad jis skundžiamo sprendimo 69 punkte nusprendė, jog *Wizz Air* ir *Carpatair* konkuravo penkiuose maršrutuose iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, neatsižvelgdamas į jam pateiktus priešingus argumentus.

65 Šiuo aspektu reikia priminti, kad, pirma, pagrindas, grindžiamas tuo, kad Bendrasis Teismas neatsakė į pirmojoje instancijoje pateiktus argumentus, iš esmės prilygsta rėmimuisi pareigos motyvuoti, kylančios iš Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 36 straipsnio, taikomo Bendrajam Teismui pagal šio statuto 53 straipsnio pirmą pastraipą ir Bendrojo Teismo procedūros reglamento 117 straipsnį, pažeidimu (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 20 d. Sprendimo *Gogos / Komisija*, C-583/08 P, EU:C:2010:287, 29 punktą ir 2023 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Land Rheinland-Pfalz / Deutsche Lufthansa*, C-466/21 P, EU:C:2023:666, 93 punktą).

66 Antra, iš skundžiamo sprendimo 64–69 punktų matyti, kad Bendrasis Teismas konstatavo, jog *Wizz Air* ir *Carpatair* konkuravo penkiuose maršrutuose iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, motyvuodamas tuo, kad šie maršrutai buvo vykdomi iš tų pačių oro uostų arba oro uostų, kurie vienas nuo kito nutolę mažiau nei 100 km. Kita vertus, iš jokios skundžiamo sprendimo ištraukos nematyti, kad Bendrasis Teismas būtų nagrinėjęs argumentus, kuriais AITTV ginčijo tokios konkurencijos buvimą, nes ši bendrovė įstojimo į bylą Bendrajame Teisme paaiškinimo 15 punkte, be kita ko, teigė, kad *Wizz Air* ir *Carpatair* turėjo skirtingus verslo modelius ir skirtingų techninių charakteristikų orlaivių parką.

67 Žinoma, Bendrasis Teismas neprivalo pateikti paaiškinimo, kuriame išsamiai ir vienas po kito būtų išnagrinėti visi ginčo šalių argumentai, todėl Bendrojo Teismo motyvai gali būti implicitiniai su sąlyga, kad jie leidžia suinteresuotiesiems asmenims suprasti priežastis, dėl kurių Bendrasis Teismas atmetė jų argumentus, o Teisingumo Teismui – turėti pakankamai informacijos, kad jis galėtų vykdyti kontrolę (2008 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *FIAMM ir kt. / Taryba ir Komisija*, C-120/06 P ir C-121/06 P, EU:C:2008:476, 96 punktas ir 2023 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Land Rheinland-Pfalz / Deutsche Lufthansa*, C-466/21 P, EU:C:2023:666, 94 punktas).

68 Taip pat tiesa, kad, kaip priminta šio sprendimo 63 punkte, vertinant ieškinio priimtinumą pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, tam, kad ieškovas įrodytų didelį poveikį jo padėčiai atitinkamoje rinkoje, nereikia priimti galutinio sprendimo dėl šio ieškovo ir tariamo nagrinėjamos pagalbos gavėjo konkurencinių santykių.

69 Kadangi nagrinėjamu atveju, AITTV pateiktais duomenimis, buvo siekiama užginčyti *Carpatair* pateiktos informacijos svarbą siekiant įrodyti, kad *prima facie* ši oro transporto bendrovė konkuravo su *Wizz Air*, Bendrasis Teismas, norėdamas įvykdyti jam tenkančią pareigą motyvuoti, turėjo nurodyti priežastis, dėl kurių, jo manymu, šie duomenys negali paneigti jo vertinimo, kad *Carpatair* ir *Wizz Air* buvo konkurentės.

70 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad nusprendęs, jog *Carpatair* konkuravo su *Wizz Air* penkiuose maršrutuose iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, tačiau nenurodęs priežasčių, dėl kurių atmetė AITTV argumentus, kuriais ginčijamas tokios konkurencijos egzistavimas, Bendrasis Teismas pažeidė pareigą pakankamai motyvuoti savo sprendimus, kad suinteresuotieji asmenys turėtų galimybę susipažinti su motyvais, kuriais jis rėmėsi, o Teisingumo Teismas turėtų informacijos ir galėtų vykdyti kontrolę nagrinėdamas apeliacinį skundą.

71 Antra, *Wizz Air* ir AITTV mano, kad skundžiamo sprendimo 73–85 punktuose Bendrasis Teismas nenustatė, jog 2008 ir 2010 m. susitarimai galėjo būti didelio poveikio *Carpatair* konkurencinei padėčiai priežastis.

72 Skundžiamo sprendimo 79 punkte Bendrasis Teismas, remdamasis dviem motyvais, padarė išvadą, kad *Carpatair* įrodė, jog 2008 ir 2010 m. susitarimai buvo viena iš priežasčių, dėl kurių jos padėčiai rinkose buvo padarytas didelis poveikis ir buvo pakenkta jos konkurencinei padėčiai.

73 Viena vertus, skundžiamo sprendimo 77 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, kad per administracinę procedūrą *Carpatair* skundėsi negavusi pelno dėl to, jog negalėjo vėl pradėti vykdyti skrydžių dviem maršrutais iš Timišoaros tarptautinio oro uosto į Šiaurės Italiją.

74 Vis dėlto, kaip matyti iš šio sprendimo 61 punkte nurodytos jurisprudencijos, ieškovas Bendrajam Teismui turi pateikti įrodymų, patvirtinančių jo teisę pareikšti ieškinį. Kaip pažymi *Wizz Air* ir AITTV, palaikomos Komisijos, ieškinyje pirmojoje instancijoje *Carpatair* nesirėmė tuo, kad negavo pelno.

75 Nors *Carpatair* prie šio ieškinio kaip A.8 priedą pridėjo pastabas, kurias ji pateikė per administracinę procedūrą ir kuriose kalbėjo apie tai, jog negavo pelno, reikia konstatuoti, kad ieškinyje šis priedas minimas tik 31 išnašoje ir kad šioje išnašoje pateikiama tik bendra nuoroda į tą priedą. Nė viename *Carpatair* ieškinio fragmente, skirtame jos ieškinio dėl panaikinimo priimtinumui, nekalbama negavus pelno dėl nesąžiningos *Wizz Air* konkurencijos.

76 „Pagrindų santrauka“, kuri turi būti nurodyta kiekviename ieškinyje, kaip tai suprantama pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 21 straipsnį, taikomą Bendrajam Teismui pagal šio statuto 53 straipsnio pirmą pastraipą ir Bendrojo Teismo procedūros reglamento 76 straipsnio d punktą, reiškia, kad ieškinyje turi būti paaiškinta, kas sudaro pagrindą, kuriuo grindžiamas ieškinys. Taigi tam, kad ieškinys Bendrajame Teisme būtų priimtinas, būtina, kad svarbiausios faktinės ir teisinės aplinkybės, kuriomis jis grindžiamas, būtų bent jau trumpai, tačiau nuosekliai ir suprantamai nurodytos pačiame ieškinio tekste. Nors ieškinio turinys konkrečiais klausimais gali būti pagrįstas ir papildytas pateikiant nuorodas į prie jo pridėtų dokumentų ištraukas, bendra nuoroda į kitus dokumentus, netgi ieškinio priedus, negali kompensuoti pagrindinių teisinių argumentų, kurie pagal anksčiau nurodytas nuostatas turi būti nurodyti ieškinyje, nebuvimo (šiuo klausimu žr. 2022 m. kovo 3 d. Sprendimo *WV / EIVT*, C-162/20 P, EU:C:2022:153, 67 ir 68 punktus ir 2024 m. vasario 27 d. Sprendimo *EUIPO / The KaiKai Company Jaeger Wichmann*, C-382/21 P, EU:C:2024:172, 96 punktą).

77 Vadinasi, šiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas neturėjo papildyti *Carpatair* ieškinyje pateiktų argumentų, jo prieduose ieškodamas įrodymų, galinčių pagrįsti šios bendrovės ieškinio priimtinumą.

78 Taigi, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai skundžiamo sprendimo 77 punkte rėmėsi tuo, kad *Carpatair* negavo pelno dėl to, kad negalėjo atnaujinti dviejų maršrutų iš Timišoaros tarptautinio oro uosto į Šiaurės Italiją.

79 Kita vertus, skundžiamo sprendimo 74–76 punktuose Bendrasis Teismas pažymėjo, kad iš ieškinio A.7. priedo matyti, jog nuo 2008 m. iki 2010 m. *Carpatair* grynasis pelnas penkiuose maršrutuose iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, kuriuose, kaip, kaip jis nusprendė, ši bendrovė konkuravo su *Wizz Air*, sumažėjo 52 % – kiek tai susiję su keturiais maršrutais į Italiją, ir 57 % – kiek tai susiję su maršrutu į Diuseldorfą (Vokietija).

80 Šiuo aspektu reikia pažymėti, kad, kaip teigia *Wizz Air*, ši išvada padaryta iškraipius *Carpatair* ieškinio dėl panaikinimo A.7 priedą. Šie procentiniai dydžiai neatspindi šių maršrutų pelningumo sumažėjimo, bet yra lygūs 2010 m. pelno šiuose maršrutuose ir 2008 m. pelno tuose pačiuose maršrutuose santykiui, o tai, beje, *Carpatair* pripažino savo atsiliepime.

81 Be to, kaip teigia *Wizz Air* ir AITTV, o *Carpatair* tam neprieštarauja, iš šio A.7 priedo matyti, kad tuo pačiu laikotarpiu tam tikrų maršrutų, kuriais *Carpatair* vykdė skrydžius iš Timišoaros tarptautinio oro uosto ir kuriuose, kaip Bendrasis Teismas nusprendė skundžiamo sprendimo 69 punkte, ši bendrovė neįrodė konkuruojanti su *Wizz Air*, pelningumas sumažėjo tiek pat, jei ne daugiau, kaip maršrutų, kuriuose, anot Bendrojo Teismo, *Carpatair* tiesiogiai konkuravo su *Wizz Air*.

82 Neatsižvelgdamas į tokius įrodymus, nors jie aiškiai matyti iš *Carpatair* ieškinio pirmojoje instancijoje A.7 priedo, ir nepaaiškindamas šio neatsižvelgimo priežasčių, Bendrasis Teismas iškraipė šį įrodymą ir pažeidė pareigą motyvuoti.

83 Be to, turint omenyje tokį bendrą *Carpatair* vykdomų skrydžių maršrutais iš Timišoaros tarptautinio oro uosto pelningumo sumažėjimą, skundžiamo sprendimo 80 punkte Bendrasis Teismas negalėjo apsiriboti teiginiu, kad šios oro transporto bendrovės pateikti įrodymai, siekiant įrodyti, kad 2008 ir 2010 m. susitarimai galėjo daryti didelį poveikį jos konkurencinei padėčiai atitinkamose rinkose, nebuvo paneigti argumentais, kuriais siekiama įrodyti, kad šį sumažėjimą galėjo lemti kiti veiksniai, kaip antai tariamai pasenęs šios oro bendrovės verslo modelis, jos konkurencija su kitomis nei *Wizz Air* oro transporto bendrovėmis arba pasaulinė finansų krizė, neatsižvelgdamas į šiuos argumentus ir bet kuriuo atveju nepaaiškindamas priežasčių, dėl kurių šiuos argumentus reikia atmesti.

84 Žinoma, kaip skundžiamo sprendimo 82 punkte primena Bendrasis Teismas, negalima reikalauti, kad *Carpatair* įrodytų, jog didelius jos finansinius sunkumus lėmė tik 2008 ir 2010 m. susitarimai. Reikia dar ir to, kad Bendrasis Teismas būtų galėjęs padaryti išvadą, jog bent jau tikėtina, kad tie susitarimai yra šių sunkumų priežastis.

85 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Bendrasis Teismas nepagrindė savo vertinimo, jog 2008 ir 2010 m. susitarimai galėjo padaryti didelį poveikį *Carpatair* konkurencinei padėčiai atitinkamose rinkose.

86 Antra, dėl skundžiamo sprendimo 71 ir 72 punktuose pateikto Bendrojo Teismo vertinimo, kad *Carpatair* įrodė turinti ypatingą statusą, kuris ją išskiria iš kitų Timišoaros tarptautiniame oro uoste veikiančių oro transporto bendrovių, pirmiausia reikia priminti, kad ieškinio dėl panaikinimo priimtinumo klausimai yra viešosios tvarkos klausimai, kuriuos Sąjungos teismai

turi nagrinėti bet kuriuo metu, net ir savo iniciatyva (2023 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products ir kt. / Komisija*, C-478/21 P, EU:C:2023:685, 42 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

87 Kaip pažymėta šio sprendimo 70 punkte, skundžiamo sprendimo 72 punkte esantis teiginys, kad *Carpatair* turėjo ypatingą statusą, nes buvo vienintelė bendrovė, tiesiogiai konkuruojanti su *Wizz Air* penkiuose maršrutuose iš Timišoaros tarptautinio oro uosto, yra nepakankamai motyvuotas.

88 Taigi tariami *Wizz Air* ir *Carpatair* konkurenciniai santykiai negalėjo pagrįsti išvados, kad pastaroji oro transporto bendrovė turėjo ypatingą statusą, kuris ją išskyrė iš visų kitų asmenų, todėl individualizavo taip pat, kaip ir ginčijamo sprendimo adresatą, t. y. Rumuniją.

89 Šiomis aplinkybėmis skundžiamo sprendimo 71 punkte pateikto teiginio, kad Timišoaros tarptautinio oro uosto veikla buvo sutelkta į *Carpatair* veiklą ir kad 90 % jos apyvartos sudarė skrydžiai iš šio oro uosto, nepakanka įrodyti, kad pastaroji bendrovė (nebuvo pakankamai įrodyta, kad ji konkuravo su *Wizz Air*) yra konkrečiai susijusi su ginčijamo sprendimo dalimi, kurioje konstatuota, kad 2008 ir 2010 m. susitarimai, kuriuos šis oro uostas sudarė su *Wizz Air*, nėra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnį.

90 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Bendrasis Teismas nepakankamai pagrindė savo išvadą, jog *Carpatair* įrodė, kad yra konkrečiai susijusi su ginčijamo sprendimo dalimi, susijusia su 2008 ir 2010 m. susitarimais.

– *Dėl sąlygos, kad „Carpatair“ turi būti tiesiogiai susijusi*

91 Kaip Bendrasis Teismas teisingai priminė skundžiamo sprendimo 87 ir 89 punktuose, siekdama įrodyti, kad ginčijamas sprendimas yra tiesiogiai su ja susijęs, *Carpatair* turėjo, be kita ko, pateikti įrodymų, kad šis sprendimas daro tiesioginį poveikį jos teisinei padėčiai, ir tinkamai nurodyti priežastis, dėl kurių ji dėl to sprendimo gali atsidurti nepalankioje konkurencinėje padėtyje.

92 Šiuo aspektu skundžiamo sprendimo 90 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, jog iš bylos medžiagos matyti, kad *Wizz Air* buvo tariama 2008 ir 2010 m. susitarimų ir 2010 m. ONIR naudos gavėja, kad ši bendrovė ir *Carpatair* vykdė panašią veiklą ir kad jos veikė toje pačioje paslaugų rinkoje ir toje pačioje geografinėje rinkoje. Todėl jis padarė išvadą, kad *Carpatair* tinkamai pagrindė, jog dėl ginčijamo sprendimo ji galėjo atsidurti nepalankioje konkurencinėje padėtyje.

93 Vis dėlto AITTV priekaištauja Bendrajam Teismui dėl to, kad jis tame 90 punkte iš esmės konstatavo, jog *Wizz Air* ir *Carpatair* buvo konkurentės, ir neatsižvelgė į jam šiuo aspektu pateiktus priešingus argumentus.

94 Kaip jau buvo nurodyta šio sprendimo 70 punkte, tokia Bendrojo Teismo išvada iš tikrųjų yra nepakankamai motyvuota.

95 Taigi skundžiamas sprendimas taip pat yra nepakankamai motyvuotas, kiek jame Bendrasis Teismas nusprendė, kad *Carpatair* yra tiesiogiai susijusi su ginčijamu sprendimu tiek, kiek jame kalbama tiek apie 2008 ir 2010 m. susitarimus, tiek apie 2010 m. ONIR.

96 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Bendrasis Teismas pakankamai nepagrindė to, kad *Carpatair* turėjo teisę pareikšti ieškinį dėl ginčijamo sprendimo panaikinimo. Taigi, reikia pritarti *Wizz Air* pirmajam pagrindui ir AITTV pirmajam ir penktajam pagrindams, kiek jais ginčijama *Carpatair* teisė pareikšti ieškinį.

97 Nesant reikalo priimti sprendimo nei dėl kitų AITTV ir *Wizz Air* apeliacinių skundų pagrindų, nei dėl Komisijos apeliacinio skundo, visų pirma tiek, kiek jais siekiama užginčyti Bendrojo Teismo motyvus dėl esmės, skundžiamas sprendimas turi būti panaikintas.

Dėl ieškinio Bendrajame Teisme

98 Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 61 straipsnio pirmos pastraipos antrą sakinį Teisingumo Teismas gali, jei panaikina Bendrojo Teismo sprendimą, pats priimti galutinį sprendimą, jei toje bylos stadijoje tai galima daryti.

99 Nagrinėjamu atveju taip nėra.

100 Atsižvelgiant į tai, kad skundžiamame sprendime buvo iškraipyti įrodymai ir jis nepakankamai motyvuotas, nagrinėjant ieškinio pirmojoje instancijoje priimtinumą ir, prireikus, šio ieškinio pagrįstumą, reikia atlikti faktinių aplinkybių vertinimą, dėl kurio Teisingumo Teismas turėtų imtis papildomų proceso organizavimo ar bylos medžiagos tyrimo priemonių.

101 Todėl bylą reikia grąžinti Bendrajam Teismui.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

102 Kadangi byla grąžinama Bendrajam Teismui, reikia atidėti su šiais apeliaciniais skundais susijusių bylinėjimosi išlaidų klausimo nagrinėjimą.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (devintoji kolegija) nusprendžia:

1. **Panaikinti 2023 m. vasario 8 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Carpatair / Komisija* (T-522/20, EU:T:2023:51).**

2. **Grąžinti bylą Europos Sąjungos Bendrajam Teismui.**

3. **Atidėti klausimo dėl bylinėjimosi išlaidų nagrinėjimą.**

Parašai.