Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziewiąta izba)

z dnia 13 lutego 2025 r.*

Odwołanie – Pomoc państwa – Sektor lotniczy – Środki wdrożone przez port lotniczy w Timișoarze (Rumunia) na rzecz spółki Wizz Air i innych przewoźników lotniczych korzystających z tego portu lotniczego – Decyzja stwierdzająca brak pomocy państwa – Skarga o stwierdzenie nieważności – Artykuł 263 TFUE – Dopuszczalność – Przesłanka, zgodnie z którą środek musi dotyczyć strony skarżącej bezpośrednio i indywidualnie – Obowiązek uzasadnienia – Przeinaczenie dowodów

W sprawach połączonych od C-244/23 P do C-246/23 P

mających za przedmiot trzy odwołania w trybie art. 56 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wniesione w dniu 17 kwietnia 2023 r.,

Komisja Europejska, którą reprezentowali I. Georgiopoulos i F. Tomat, w charakterze pełnomocników,

wnosząca odwołanie w sprawie C-244/23 P,

w której pozostałymi uczestnikami postępowania były:

Carpatair SA, z siedzibą w Timișoarze (Rumunia), którą reprezentowali P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, i J. Saké, advocaat,

strona skarżąca w pierwszej instancji,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), z siedzibą w Budapeszcie (Węgry), którą reprezentowali I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, i E. Vahida, avocat,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV), z siedzibą w Ghirodzie (Rumunia), którą reprezentowali V. Power, SC, i R. Hourihan, solicitor,

interwenienci w pierwszej instancji,

oraz

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), z siedzibą w Budapeszcie, którą reprezentowali I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, i E. Vahida, avocat,

* Język postępowania: angielski.

wnosząca odwołanie w sprawie C-245/23 P,

w której pozostałymi uczestnikami postępowania były:

Carpatair SA, z siedzibą w Timişoarze, którą reprezentowali P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, i J. Saké, advocaat,

strona skarżąca w pierwszej instancji,

Komisja Europejska, którą reprezentowali I. Georgiopoulos i F. Tomat, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana w pierwszej instancji,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia" SA (AITTV), z siedzibą w Ghirodzie, którą reprezentowali V. Power, SC, i R. Hourihan, solicitor,

interwenient w pierwszej instancji,

oraz

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia" SA (AITTV), z siedzibą w Ghirodzie, którą reprezentowali V. Power, SC, i R. Hourihan, solicitor,

wnosząca odwołanie w sprawie C-246/23 P,

w której pozostałymi uczestnikami postępowania były:

Carpatair SA, z siedzibą w Timişoarze, którą reprezentowali P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, i J. Saké, advocaat,

strona skarżąca w pierwszej instancji,

Komisja Europejska, którą reprezentowali I. Georgiopoulos i F. Tomat, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana w pierwszej instancji,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), z siedzibą w Budapeszcie, którą reprezentowali I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, i E. Vahida, avocat,

interwenient w pierwszej instancji,

TRYBUNAŁ (dziewiąta izba),

w składzie: C. Lycourgos (sprawozdawca), prezes trzeciej izby, pełniący obowiązki prezesa dziewiątej izby, S. Rodin i O. Spineanu-Matei, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 4 października 2024 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 W odwołaniach Komisja Europejska (sprawa C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (zwana dalej „Wizz Air") (sprawa C-245/23 P) i Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" SA (AITTV) (sprawa C-246/23 P) wnoszą o uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 8 lutego 2023 r., Carpatair/Komisja (T-522/20, zwanego dalej „zaskarżonym wyrokiem", EU:T:2023:51), w którym Sąd stwierdził nieważność art. 2 decyzji Komisji (UE) 2021/1428 z dnia 24 lutego 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) wdrożonej przez Rumunię na rzecz międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze – Wizz Air (Dz.U. 2021, L 308, s. 1, zwanej dalej „sporną decyzją") w zakresie, w jakim stwierdza ona, że opłaty lotniskowe ogłoszone w zbiorze informacji lotniczych (zwanym dalej „AIP") z 2010 r. oraz umowy zawarte między spółką AITTV a spółką Wizz Air w 2008 r. (zwane dalej „umowami z 2008 r."), w tym zmiany, których przedmiotem były te umowy w 2010 r. (zwane dalej „aneksami do umów z 2010 r."), nie stanowią pomocy państwa.

Okoliczności powstania sporu

2 Międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze (Rumunia) jest obsługiwany przez AITTV, spółkę, w której państwo rumuńskie posiada 80 % kapitału.

3 Spółka Carpatair SA jest rumuńskim regionalnym przewoźnikiem lotniczym. W 2000 r. spółka ta stworzyła w tym porcie lotniczym węzeł transportowy, z którego prowadziła działalność w systemie „hub-and-spoke".

4 W 2008 r., w ramach strategii mającej na celu przyciągnięcie tanich linii lotniczych i zwiększenie ogólnej rentowności tego portu lotniczego, spółka AITTV podpisała ze spółką Wizz Air – węgierskimi tanimi liniami lotniczymi – umowy z 2008 r. określające zasady ich współpracy oraz ogólne warunki użytkowania infrastruktury i korzystania z usług portu lotniczego przez spółkę Wizz Air. W dniu 25 czerwca 2010 r. na mocy aneksów do umów z 2010 r. dwie umowy z 2008 r. zostały zmienione adekwatnie do nowego reżimu prawnego uzgodnionego między spółką Wizz Air a spółką AITTV, który znajdował zastosowanie od dnia 6 lutego 2011 r. Spółka Wizz Air rozpoczęła loty z portu lotniczego w Timișoarze w październiku 2008 r.

5 W dniu 30 września 2010 r. spółka Carpatair złożyła do Komisji skargę dotyczącą jakoby niezgodnej z prawem pomocy państwa na korzyść spółki Wizz Air.

6 W dniu 24 maja 2011 r. Komisja poinformowała Rumunię o decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE w szczególności w odniesieniu do umów z 2008 r. oraz zniżek i rabatów od opłat lotniskowych przyznanych na podstawie AIP z 2007, 2008 i 2010 r.

7 W 2014 r. spółka Carpatair zaprzestała działalności w porcie lotniczym w Timișoarze i została objęta sądowym postępowaniem restrukturyzacyjnym. Jej główna baza operacyjna znajduje się obecnie w porcie lotniczym w Aradzie (Rumunia), znajdującym się 50 kilometrów (km) od międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze, z którego oferuje ona między innymi loty czarterowe. Nie oferuje ona już regularnych połączeń.

8 W dniu 24 lutego 2020 r. Komisja wydała sporną decyzję.

9 Komisja uznała w spornej decyzji, odnosząc się do opłat lotniskowych określonych w AIP w latach 2007, 2008 i 2010, że stawki podstawowe, rabaty i zniżki z tytułu tych opłat nie były selektywne.

10 W odniesieniu do umów z 2008 r. i aneksów do umów z 2010 r. (zwanych dalej łącznie „umowami z 2008 r. i z 2010 r.") Komisja wskazała, uwzględniając oceny ekonomiczne, sporządzone po ich zawarciu, że oczekiwano, iż umowy te były marginalnie rentowne dla AITTV. W konsekwencji uznała ona, że rozważny podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej zawarłby takie umowy. Umowy te miały ponadto wpisywać się w ramy ogólnej strategii i długoterminowego wysiłku na rzecz poprawy ogólnej rentowności portu lotniczego w Timișoarze. W związku z tym Komisja stwierdziła, że umowy te nie przyniosły spółce Wizz Air korzyści gospodarczej, której nie odniosłaby w normalnych warunkach rynkowych.

Postępowanie przed Sądem i zaskarżony wyrok

11 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 11 sierpnia 2020 r. spółka Carpatair wniosła skargę o stwierdzenie nieważności spornej decyzji.

12 W zaskarżonym wyroku Sąd orzekł, po pierwsze, że Komisja naruszyła prawo, ponieważ nie poddała analizie tego, czy rozpatrywane odrębnie obniżenie opłat lotniskowych, przewidziane w pkt 7.3. AIP z 2010 r., miało charakter selektywny. Z jednej strony Sąd uznał, że Komisja nie uzasadniła, z prawnego punktu widzenia, swego wniosku, jakoby umowy z 2008 r. i z 2010 r. nie przysporzyły spółce Wizz Air korzyści gospodarczej, której nie uzyskałaby ona w normalnych warunkach rynkowych, a zatem nie stanowiły pomocy państwa. Tym samym, uwzględniając zarzut pierwszy i częściowo uwzględniając zarzut drugi podniesiony przez spółkę Carpatair w uzasadnieniu tej skargi, Sąd stwierdził nieważność art. 2 spornej decyzji w zakresie określonym w pkt 1 niniejszego wyroku.

Żądania stron w postępowaniu odwoławczym

Żądania stron w sprawie C-244/23 P

13 W odwołaniu Komisja wnosi do Trybunału o:

– uchylenie zaskarżonego wyroku w zakresie, w jakim uwzględniono w nim drugi zarzut spółki Carpatair;

– oddalenie drugiego zarzutu w sprawie T-522/20; i

– obciążenie spółki Carpatair kosztami postępowania w obu instancjach.

14 Spółka Carpatair wnosi do Trybunału o:

– oddalenie odwołania; i

– obciążenie Komisji kosztami postępowania w pierwszej instancji i w postępowaniu odwoławczym.

Żądania stron w sprawie C-245/23 P

15 W odwołaniu spółka Wizz Air wnosi do Trybunału o:

– uchylenie zaskarżonego wyroku;

– oddalenie skargi wniesionej do Sądu przez spółkę Carpatair; i

– obciążenie spółki Carpatair kosztami postępowania w pierwszej instancji i w postępowaniu odwoławczym.

16 Komisja wnosi do Trybunału o:

– uchylenie zaskarżonego wyroku; i

– obciążenie spółki Carpatair kosztami postępowania.

17 Spółka Carpatair wnosi do Trybunału o:

– oddalenie odwołania i

– obciążenie spółki Wizz Air kosztami postępowania w pierwszej instancji i w postępowaniu odwoławczym.

Żądania stron w sprawie C-246/23 P

18 W odwołaniu spółka AITTV wnosi do Trybunału o:

– uchylenie zaskarżonego wyroku;

– oddalenie skargi wniesionej w pierwszej instancji przez spółkę Carpatair lub przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez Sąd; i

– obciążenie spółki Carpatair kosztami postępowania w pierwszej instancji i postępowania odwoławczego lub, w przypadku przekazania sprawy do ponownego rozpoznania przez Sąd, orzeczenie, że rozstrzygnięcie o kosztach nastąpi w orzeczeniu kończącym postępowanie w sprawie.

19 Komisja wnosi do Trybunału o:

– uchylenie zaskarżonego wyroku; i

– obciążenie spółki Carpatair kosztami postępowania.

20 Spółka Carpatair wnosi do Trybunału o:

– oddalenie odwołania; i

– obciążenie spółki AITTV kosztami postępowania w pierwszej instancji i w postępowaniu odwoławczym.

W przedmiocie zarzutów dotyczących braku czynnej legitymacji procesowej spółki Carpatair

Argumentacja stron

W przedmiocie zarzutu pierwszego podniesionego przez spółkę Wizz Air w sprawie C-245/23 P

21 W zarzucie pierwszym spółka Wizz Air, popierana przez Komisję podnosi, że Sąd, orzekając, iż umowy z 2008 r. i z 2010 r. były jedną z przyczyn naruszenia pozycji konkurencyjnej spółki Carpatair, przeinaczył dowody i naruszył istotny wymóg proceduralny.

22 W pierwszej kolejności Sąd uznał, że umowy z 2008 r. i z 2010 r. dotyczyły spółki Carpatair indywidualnie i bezpośrednio ze względu na to, że w chwili przyjęcia decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w 2011 r. spółka Carpatair i spółka Wizz Air konkurowały ze sobą na pięciu połączeniach z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze oraz że w latach 2008–2010 liczba pasażerów, rentowność i przychody spółki Carpatair na tych pięciu trasach znacznie spadły.

23 Sąd nie wziął jednak pod uwagę, że spadek ten był podobny, a wręcz wyraźnie mniejszy niż spadek, który odnotowała spółka Carpatair na trasach, na których nie konkurowała ze spółką Wizz Air.

24 Ponadto zaskarżony wyrok zawierał oczywiste błędy wpływające na obliczenie spadku rentowności spółki Carpatair.

25 W drugiej kolejności w pkt 77 zaskarżonego wyroku Sąd orzekł, że z uwag przedstawionych przez spółkę Carpatair w toku postępowania administracyjnego wynika, iż przewoźnik ten skarżył się również na to, że nie był w stanie przejąć lotów obsługiwanych z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze przez dwóch innych przewoźników lotniczych, którzy opuścili ten port lotniczy w 2008 r., a loty te były obecnie obsługiwane przez spółkę Wizz Air. Tymczasem okoliczność ta nie była przedmiotem dyskusji przed Sądem. Załącznik A.8 do skargi o stwierdzenie nieważności, zatytułowany „Uwagi spółki Carpatair z dnia 7 czerwca 2011 r. skierowane do Komisji”, został jedynie wspomniany w tej skardze, bez jego streszczenia. A fortiori nie był on przedmiotem dyskusji przed Sądem, co stanowi naruszenie istotnego wymogu proceduralnego, jakim jest prawo spółki Wizz Air do bycia wysłuchaną w tym względzie.

26 Spółka Carpatair kwestionuje dopuszczalność zarzutu pierwszego podniesionego przez spółkę Wizz Air. Zarzut ten ogranicza się bowiem do wniesienia do Trybunału o dokonanie nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów. Ponadto zarzucane przez spółkę Wizz Air przeinaczenie nie wynika w sposób oczywisty z dowodów zgromadzonych w aktach sprawy.

27 Tytułem uzupełnienia spółka Carpatair podnosi, że zarzut ten jest bezzasadny.

28 W pierwszej kolejności spółka Carpatair twierdzi przede wszystkim, że zarzut ten opiera się na błędnej interpretacji pkt 73 zaskarżonego wyroku, w którym Sąd ograniczył się do wskazania, iż spółka Carpatair wykazała, że umowy z 2008 r. i z 2010 r. były jedną z przyczyn naruszenia jej pozycji konkurencyjnej. Okoliczność, że na trasach obsługiwanych przez spółkę Carpatair innych niż te, na których spółka ta konkurowała ze spółką Wizz Air, również odnotowano spadek rentowności, nie podważa tego ustalenia.

29 Następnie spółka Wizz Air nie wzięła pod uwagę, że szkodliwe skutki umów z 2008 r. i z 2010 r. nie ograniczają się do połączeń, na których konkurowała ona ze spółką Carpatair. Jednakże zaskarżony wyrok ograniczał się – zgodnie z wymogami art. 263 akapit czwarty TFUE – do ustalenia tych skutków w odniesieniu do połączeń, na których spółka Carpatair bezpośrednio konkurowała ze spółką Wizz Air.

30 Wreszcie prawdą jest, że w pkt 75 i 76 zaskarżonego wyroku Sąd popełnił nieznaczny błąd w obliczeniach spadku rentowności połączeń obsługiwanych przez spółkę Carpatair. Niemniej jednak pozostaje bezsporne między stronami, że w latach 2008–2010 rentowność tych połączeń znacznie spadła.

31 W drugiej kolejności Sąd nie naruszył przysługującego spółce Wizz Air prawa do bycia wysłuchaną w przedmiocie argumentu dotyczącego braku możliwości przejęcia przez spółkę Carpatair połączeń dwóch innych przewoźników lotniczych z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze. Jak bowiem wskazał Sąd w pkt 77 zaskarżonego wyroku, spółka Carpatair przedstawiła swoje uwagi w tym zakresie już w trakcie postępowania wyjaśniającego. Spółka Wizz Air miała zatem wiedzę na temat stanowiska spółki Carpatair. Ponadto spółka Wizz Air nie przyjęła do wiadomości faktu, że podstawą ustalenia Sądu z pkt 78 zaskarżonego wyroku były dowody zawarte w załącznikach A.7 i A.8 do skargi o stwierdzenie nieważności.

32 W trzeciej i ostatniej kolejności spółka Wizz Air nie wzięła pod uwagę wszystkich okoliczności, na podstawie których Sąd w pkt 54–86 zaskarżonego wyroku uznał, że decyzja dotyczyła spółki Carpatair indywidualnie.

W przedmiocie zarzutu pierwszego podniesionego przez spółkę AITTV w sprawie C-246/23 P

33 W zarzucie pierwszym spółka AITTV, popierana przez Komisję, podnosi w szczególności, że Sąd naruszył prawo, uznawszy, iż sporna decyzja dotyczyła spółki Carpatair bezpośrednio i indywidualnie.

34 W pierwszej kolejności Sąd poprzestał – bez wystarczających ku temu dowodów – na założeniu, że spółki Carpatair i Wizz Air były konkurentami, nie biorąc pod uwagę dostarczonych przez spółkę AITTV dowodów świadczących o tym, że spółki te nie były przewoźnikami lotniczymi w podobnym typie czy rozmiarze oraz że obsługiwały w dużej mierze różne trasy.

35 W drugiej kolejności Sąd przyjął również, bez wystarczających dowodów, że sporna decyzja wywarła istotny wpływ na spółkę Carpatair bez uwzględnienia argumentów podniesionych w postępowaniu.

36 Z jednej strony spółka AITTV argumentowała przed Sądem, że niezależnie od umów z 2008 r. i z 2010 r., w chwili ich zawierania sytuacja prawna i faktyczna spółki Carpatair była taka, że przewoźnik ten nie mógł z powodzeniem kontynuować działalności z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze, ponieważ jego model operacyjny się zdezaktualizował. Pomimo dowodów przedstawionych Sądowi na tę okoliczność, Sąd nie wziął również pod uwagę światowego kryzysu finansowego – który w czasie zaistnienia okoliczności faktycznych sporu dotykał przewoźników lotniczych – stanowiącego inne wiarygodne wyjaśnienie trudności, jakie napotkała spółka Carpatair.

37 Po drugie, spółka Carpatair nie przedstawiła żadnego dowodu na okoliczność, że umowy z 2008 r. i z 2010 r. miały jakoby jakikolwiek wpływ na jej sytuację, który sama uznała w pkt 4 skargi o stwierdzenie nieważności za identyczny ze stanem wielu innych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze. Ponadto z pkt 116 tej skargi wynika, że skutki tych umów niekoniecznie były specyficzne dla tego przewoźnika lotniczego. Sąd nie zbadał jednak, czy ewentualne straty tego przewoźnika były spowodowane konkurencją ze strony przewoźników lotniczych innych niż Wizz Air, czy też innymi czynnikami.

38 Prawdą jest, jak wskazano w pkt 70 zaskarżonego wyroku, że w latach 2008–2010 liczba pasażerów, rentowność i przychody spółki Carpatair na pięciu połączeniach, na których konkurowała ona ze spółką Wizz Air, istotnie spadły. Dowody przedstawione Sądowi wykazały jednak, że rentowność spółki Carpatair spadła na wszystkich obsługiwanych przez tego przewoźnika połączeniach z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze, a nie tylko na połączeniach pokrywających się z trasami obsługiwanymi przez spółkę Wizz Air. Tymczasem w zaskarżonym wyroku nie odniesiono się do tych dowodów, które wskazywały na to, że decyzja nie dotyczy spółki Carpatair bezpośrednio i indywidualnie w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE.

39 W trzeciej kolejności w pkt 78 zaskarżonego wyroku Sąd odniósł się do utraty zysków przez spółkę Carpatair, mimo że spółka ta nie powołała się na nie w swoich pismach procesowych przestawionych w pierwszej instancji.

40 Spółka Carpatair kwestionuje dopuszczalność pierwszego zarzutu spółki AITTV ze względu na to, że jest on niejasny i nieprecyzyjny, gdyż spółka ta nie dokonuje rozróżnienia między spornymi środkami a odpowiadającymi im kryteriami prawnymi oraz myli badanie legitymacji procesowej z analizą interesu prawnego dokonaną przez Sąd.

41 Tytułem uzupełnienia spółka Carpatair podnosi, że zarzut ten jest bezzasadny.

42 Sąd określił bowiem i zastosował w sposób staranny istotne kryteria prawne w celu ustalenia, czy spółka Carpatair posiada legitymację czynną, aby żądać stwierdzenia nieważności spornej decyzji w zakresie, w jakim dotyczy ona zarówno umów z 2008 r. i z 2010 r., jak i AIP z 2010 r. Z systematyki zaskarżonego wyroku, który odnosi się w sposób wyczerpujący do tego, czy umowy z 2008 r. i z 2010 r. dotyczą spółki Carpatair indywidualnie, a także do tego, czy zarówno te umowy, jak i AIP z 2010 r. dotyczą jej bezpośrednio, wynika jasno, że czynna legitymacja procesowa spółki Carpatair została wykazana w sposób wymagany prawem.

W przedmiocie zarzutu piątego podniesionego przez spółkę AITTV w sprawie C-246/23 P

43 W zarzucie piątym spółka AITTV, popierana przez Komisję, twierdzi w pierwszej kolejności, że Sąd nie uwzględnił w wystarczającym stopniu przedstawionych przez Komisję dowodów świadczących o braku skutecznej konkurencji pomiędzy spółką Wizz Air a spółką Carpatair w dniu zawarcia umów z 2008 r. i z 2010 r.

44 Spółka AITTV jest zdania, że chociaż Sąd nie ma obowiązku dokonania oceny każdego podniesionego przed nim argumentu, to jednak naruszył on istotny wymóg proceduralny, gdy – jak w niniejszej sprawie – wymienił w pkt 63 i 69 zaskarżonego wyroku znaczną liczbę argumentów i dowodów materialnych, przy czym nie dokonał ich oceny, podczas gdy inna ocena tych dowodów doprowadziłaby do uznania skargi spółki Carpatair za niedopuszczalną.

45 Dowody przedstawione przez spółkę AITTV, spółkę Wizz Air i Komisję wykazują w szczególności racjonalność ekonomiczną umów z 2008 r. i z 2010 r., jak również fakt, że przewoźnicy lotniczy zostali wybrani w drodze zaproszeń do składania ofert, co pozwoliło spółce AITTV na wybór ofert najbardziej atrakcyjnych. Dowody te pozwoliły wykazać, że umowy te były marginalnie rentowne.

46 Ponadto zaskarżony wyrok nie zawierał szczegółów dotyczących rozpatrywanych rynków i udziałów w rynku, zdolności przewozowych przewoźników lotniczych, możliwości wzajemnego zastępowania się połączeń, kosztów i marży zysku, a także innych parametrów pozwalających na ustalenie, czy spółki Wizz Air i Carpatair były konkurentami.

47 Ponadto, o ile Sąd uznał w pkt 15 zaskarżonego wyroku, że spółka Carpatair zaprzestała działalności w międzynarodowym porcie lotniczym w Timişoarze i że nie oferowała już regularnych lotów, o tyle nie wziął on pod uwagę w wystarczającym stopniu tych istotnych okoliczności faktycznych.

48 W drugiej kolejności Sąd naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia, bowiem nie wskazał związku przyczynowego istniejącego między trudnościami finansowymi spółki Carpatair a konkurencją, jaką miała stanowić dla niej spółka Wizz Air, a ponadto ograniczył się do sformułowania w pkt 83 zaskarżonego wyroku przypuszczeń i jednocześnie pominął inne możliwe wyjaśnienia wynikające z akt sprawy.

49 Spółka Carpartair, utrzymując w pkt 46 skargi w pierwszej instancji, że konkuruje bezpośrednio ze spółką Wizz Air na pięciu połączeniach, przyznała w pkt 50 tej skargi, że zaprzestała prowadzenia działalności na 15 trasach z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze. Wynika z tego, że trudności, jakie napotkała spółka Carpatair, były zbyt duże, aby miały wynikać z konkurencji ze spółką Wizz Air jedynie na jednej trzeciej połączeń obsługiwanych przez spółkę Carpatair z tego portu lotniczego.

50 Ponadto spółka Carpatair nie wskazała w skardze w pierwszej instancji, że na niektórych połączeniach konkurowała z przewoźnikami lotniczymi innymi niż spółka Wizz Air. Tymczasem przywołana wyżej konkurencja, która również mogła mieć wpływ na sytuację spółki Carpatair, nie została w zaskarżonym wyroku zbadana.

51 Spółka Carpatair jest zdania, że zarzut piąty spółki AITTV jest niedopuszczalny, ponieważ spółka ta ogranicza się do powtórzenia argumentów podniesionych już przed Sądem nie przedstawia zaś dowodu na naruszenie prawa lub przeinaczenie dowodów.

52 Tytułem uzupełnienia spółka Carpatair podnosi, że zarzut ten jest bezzasadny.

53 W tym względzie podnosi ona, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem istotne naruszenie pozycji konkurencyjnej strony skarżącej na rynkach właściwych jest zatem rezultatem nie tyle przeprowadzenia pogłębionej analizy różnych stosunków konkurencyjnych na tym rynku, co, zasadniczo, rezultatem stwierdzenia prima facie, że przyznanie środka przewidzianego w decyzji Komisji skutkuje istotnym naruszeniem tej pozycji.

54 Szczegółowa analiza zawarta w zaskarżonym wyroku wykazała, że Sąd w wystarczającym stopniu zbadał wszystkie przedstawione mu dowody i że słusznie doszedł na tej podstawie do wniosku, iż umowy z 2008 r. i z 2010 r. mogły w istotny sposób wpłynąć na pozycję konkurencyjną spółki Carpatair na rynkach właściwych.

Ocena Trybunału

W przedmiocie dopuszczalności

55 Co się tyczy w pierwszej kolejności dopuszczalności zarzutu pierwszego spółki Wizz Air, należy wskazać, że spółka Carpatair, aczkolwiek stwierdziła, iż ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd nie są nieprawidłowe pod względem materialnym, przyznała jednak, że Sąd popełnił błąd w obliczeniach spadku rentowności spółki Carpatair przy uwzględnieniu kwot wymienionych w jednym z załączników do skargi o stwierdzenie nieważności. Ponadto, podnosząc naruszenie przez Sąd prawa do bycia wysłuchanym, spółka Wizz Air nie wnosi jedynie, aby Trybunał dokonał nowej oceny okoliczności faktycznych, lecz powołuje się na naruszenie istotnego wymogu proceduralnego stanowiącego zarzut prawny, który Trybunał może rozpoznać w ramach odwołania.

56 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o dopuszczalność zarzutu pierwszego podniesionego przez spółkę AITTV, należy stwierdzić, po pierwsze, że zarzut ten nie został sformułowany w sposób na tyle nieprecyzyjny, by nie pozwalał on zrozumieć argumentów leżących u jego podstawy. Po drugie, sama błędna interpretacja przez tę spółkę przesłanek dopuszczalności skargi o stwierdzenie nieważności przewidzianych w art. 263 akapit czwarty TFUE nie może skutkować uznaniem tego zarzutu za niedopuszczalny. Gdyby bowiem taki błąd został wykazany, skutkowałoby to oddaleniem tego zarzutu jako bezzasadnego.

57 W trzeciej i ostatniej kolejności, odnosząc się do dopuszczalności piątego zarzutu spółki AITTV, należy stwierdzić, że w zarzucie tym spółka kwestionuje zaskarżony wyrok w zakresie, w jakim Sąd nie uwzględnił przedstawionych mu dowodów i naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia. W konsekwencji wspomniany zarzut wynikający bezpośrednio z zaskarżonego wyroku nie może z założenia stanowić powtórzenia argumentów podniesionych w pierwszej instancji.

58 Wynika stąd, że argumentację spółki Carpatair dotyczącą niedopuszczalności pierwszego zarzutu spółki Wizz Air oraz zarzutów pierwszego i piątego spółki AITTV należy oddalić w całości.

Co do istoty

59 Nie jest kwestionowane, że sporna decyzja jest, z jednej strony, aktem indywidualnym w zakresie, w jakim stwierdza, że umowy z 2008 r. i z 2010 r. nie stanowią pomocy państwa, a z drugiej strony, aktem regulacyjnym niewymagającym przyjęcia środków wykonawczych w rozumieniu art. 263 akapit czwarty człon trzeci zdania TFUE, w zakresie, w jakim stwierdza, że system opłat lotniskowych ustanowiony przez AIP z 2010 r. nie stanowi pomocy państwa. W konsekwencji Sąd słusznie orzekł, że w celu ustalenia służącej spółce Carpatair czynnej legitymacji procesowej, powinna ona była wykazać, iż część spornej decyzji dotycząca umów z 2008 r. i z 2010 r. dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie, podczas gdy wystarczyło wykazać, że część tej decyzji odnosząca się do AIP z 2010 r. dotyczy jej bezpośrednio.

60 Spółki AITTV i Wizz Air, popierane przez Komisję, kwestionują ocenę Sądu, wedle której część spornej decyzji dotycząca umów z 2008 r. i z 2010 r. dotyczyła spółki Carpatair bezpośrednio i indywidualnie, a część tej decyzji dotycząca AIP z 2010 r. dotyczyła jej bezpośrednio.

– W przedmiocie przesłanki, zgodnie z którą [sporna decyzja] powinna indywidualnie dotyczyć spółki Carpatair

61 W sytuacji gdy strona skarżąca, która podważa zasadność decyzji w sprawie oceny pomocy wydanej na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE lub w wyniku formalnego postępowania wyjaśniającego, musi wykazać, że decyzja ta, ze względu na szczególne dla tej strony cechy charakterystyczne lub na sytuację faktyczną odróżnia tę stronę od wszelkich innych osób i w związku z tym indywidualizuje ją w sposób podobny jak adresata decyzji. Jest tak w szczególności w przypadku, gdy pozycja strony skarżącej na rynku właściwym zostaje istotnie naruszona wskutek pomocy będącej przedmiotem spornej decyzji (zob. podobnie wyroki: z dnia 17 września 2015 r., Mory i in./Komisja, C-33/14 P, EU:C:2015:609, pkt 97; a także z dnia 31 stycznia 2023 r., Komisja/Braesch i in., C-284/21 P, EU:C:2023:58, pkt 54).

62 W pkt 61–86 zaskarżonego wyroku Sąd orzekł, że część spornej decyzji dotycząca umów z 2008 r. i z 2010 r. dotyczyła Carpatair indywidualnie. W szczególności, odmawiając przypisania decydującego znaczenia okoliczności, że spółka Carpatair odgrywała aktywną rolę w przebiegu postępowania administracyjnego, Sąd podkreślił, z jednej strony, że spółka ta przedstawiła dowody dotyczące rynków, na których pozostawała w stosunku konkurencji ze spółką Wizz Air, i wykazała, że umowy te były jedną z przyczyn istotnego naruszenia jej pozycji konkurencyjnej na tych rynkach, a z drugiej strony, że spółka ta wykazała, iż posiadała szczególny status, który odróżniał ją od innych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze.

63 Co się tyczy w pierwszej kolejności dokonanej przez Sąd w pkt 63–70 i 73–85 zaskarżonego wyroku oceny, zgodnie z którą spółka Carpatair wykazała, że umowy z 2008 r. i z 2010 r. mogły w istotny sposób wpłynąć na jej pozycję konkurencyjną na rynkach właściwych, należy przypomnieć, że wykazanie przez skarżącą istotnego naruszenia jej pozycji na rynku nie wymaga zajęcia ostatecznego stanowiska w przedmiocie stosunków konkurencyjnych między tą stroną a przedsiębiorstwami będącymi beneficjentami pomocy, lecz wymaga jedynie od tej strony, by wskazała w sposób wymagany prawem powody, dla których decyzja Komisji może naruszyć jej uzasadnione interesy poprzez znaczący wpływ na jej pozycję na rynku właściwym. Istotne naruszenie pozycji konkurencyjnej strony wnoszącej odwołanie na rynku właściwym nie jest zatem rezultatem przeprowadzenia pogłębionej analizy różnych stosunków konkurencyjnych na tym rynku, umożliwiającej precyzyjne ustalenie zakresu naruszenia pozycji konkurencyjnej tejże

strony, ale co do zasady, wynika ze stwierdzenia prima facie, że przyznanie środka przewidzianego w decyzji Komisji skutkuje istotnym naruszeniem tej pozycji (zob. podobnie wyroki: z dnia 12 lipca 1990 r., COFAZ/Komisja, C-169/84, EU:C:1990:301, pkt 28; z dnia 20 stycznia 2022 r., Deutsche Lufthansa/Komisja, C-594/19 P, EU:C:2022:40, pkt 74, 75 i przytoczone tam orzecznictwo).

64 W niniejszej sprawie spółka AITTV zarzuca, po pierwsze, że Sąd orzekł w pkt 69 zaskarżonego wyroku, iż spółki Wizz Air i Carpatair były konkurentami na pięciu połączeniach z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze, nie uwzględniwszy podniesionych w postępowaniu przed nim kontrargumentów.

65 W tym względzie należy po pierwsze przypomnieć, że zarzut dotyczący braku ustosunkowania się przez Sąd do argumentów powołanych w pierwszej instancji jest co do zasady równoznaczny z powołaniem się na naruszenie obowiązku uzasadnienia, który wynika z art. 36 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, znajdującego zastosowanie do Sądu na podstawie art. 53 akapit pierwszy tego statutu i art. 117 regulaminu postępowania przed Sądem (zob. podobnie wyroki: z dnia 20 maja 2010 r., Gogos/Komisja, C-583/08 P, EU:C:2010:287, pkt 29; z dnia 14 września 2023 r., Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, pkt 93).

66 Z drugiej strony z pkt 64–69 zaskarżonego wyroku wynika, że Sąd stwierdził, iż spółki Wizz Air i Carpatair były konkurentami na pięciu trasach z międzynarodowego portu lotniczego w Timişoarze, ponieważ trasy te obsługiwały te same porty lotnicze lub porty lotnicze znajdujące się w odległości nieprzekraczającej 100 km. Natomiast z żadnego fragmentu zaskarżonego wyroku nie wynika, by Sąd miał zbadać argumenty, za pomocą których spółka AITTV kwestionowała istnienie takiej konkurencji, ponieważ ta ostatnia spółka podniosła w szczególności w pkt 15 uwag interwenienta przed Sądem, że spółki Wizz Air i Carpatair miały różne modele handlowe oraz flotę samolotów o odrębnych właściwościach technicznych.

67 Sąd nie ma wprawdzie obowiązku ustosunkowania się w sposób wyczerpujący do każdego punktu rozumowania przedstawionego przez strony sporu, a przedstawione przez Sąd uzasadnienie może zatem być dorozumiane, pod warunkiem że pozwala zainteresowanym na poznanie powodów, dla których Sąd nie przychylił się do ich argumentów, a Trybunał dysponuje wystarczającymi dowodami dla sprawowania kontroli (wyroki: z dnia 9 września 2008 r., FIAMM i in./Rada i Komisja, C-120/06 P i C-121/06 P, EU:C:2008:476, pkt 96; z dnia 14 września 2023 r., Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, pkt 94).

68 Prawdą jest również, jak przypomniano w pkt 63 niniejszego wyroku, że w ramach oceny dopuszczalności skargi na podstawie art. 263 akapit czwarty TFUE wykazanie przez stronę skarżącą istotnego naruszenia jej pozycji na rynku właściwym nie wymaga zajęcia ostatecznego stanowiska w przedmiocie stosunków konkurencyjnych między tą stroną a przedsiębiorstwami będącymi beneficjentami pomocy.

69 Niemniej jednak w zakresie, w jakim w niniejszej sprawie dane przedstawione przez spółkę AITTV miały na celu zakwestionowanie znaczenia dowodów dostarczonych przez spółkę Carpatair w celu wykazania, że prima facie ten przewoźnik lotniczy konkurował ze spółką Wizz Air, Sąd powinien był – aby wywiązać się z ciążącego na nim obowiązku uzasadnienia – przedstawić powody, dla których uznał, że dane te nie mogły podważyć jego oceny, zgodnie z którą spółki Carpatair i Wizz Air były konkurentami.

70 Z powyższego wynika, że Sąd – orzekając, iż spółka Carpatair konkurowała ze spółką Wizz Air na pięciu połączeniach z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze, przy czym nie przedstawił jednocześnie powodów, dla których nie uwzględnił argumentów spółki AITTV zmierzających do podważenia istnienia takiej konkurencji – naruszył obowiązek uzasadnienia swoich wyroków w sposób wystarczający, aby umożliwić zainteresowanym poznanie podstaw, na których oparł swe rozstrzygnięcie, a Trybunałowi dostarczyć wystarczających dowodów do dokonania kontroli w trybie odwołania.

71 Po drugie, spółki Wizz Air i AITTV uważają, że Sąd nie wykazał w pkt 73–85 zaskarżonego wyroku, iż umowy z 2008 r. i z 2010 r. mogły być przyczyną istotnego wpływu na pozycję konkurencyjną spółki Carpatair.

72 W zaskarżonym wyroku Sąd oparł się na dwóch podstawach, aby stwierdzić w pkt 79 zaskarżonego wyroku, że spółka Carpatair wykazała, iż umowy z 2008 r. i z 2010 r. były jedną z przyczyn istotnego wpływu na jej pozycję konkurencyjną na tych rynkach i naruszenia jej pozycji konkurencyjnej.

73 Z jednej strony Sąd wskazał w pkt 77 zaskarżonego wyroku, że w toku postępowania administracyjnego spółka Carpatair skarżyła się na utracone korzyści wynikające z niemożności przejęcia przez nią dwóch połączeń z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze w kierunku północnych Włoch.

74 Jak wynika z orzecznictwa przytoczonego w pkt 61 niniejszego wyroku, do strony skarżącej należy jednak przedstawienie przed Sądem dowodów wskazujących, że posiada czynną legitymację procesową. Tymczasem, jak podnoszą spółki Wizz Air i AITTV, popierane przez Komisję, spółka Carpatair nie powołała się na utracone korzyści w skardze w pierwszej instancji.

75 O ile prawdą jest, że spółka Carpatair załączyła do tej skargi, jako załącznik A.8, uwagi, które przedstawiła w toku postępowania administracyjnego, i w których odniosła się do utraconych korzyści, o tyle należy stwierdzić, że wspomniana skarga wymienia ten załącznik dopiero w przypisie 31 i że przypis ten odsyła jedynie w sposób ogólny do wspomnianego załącznika. Żaden z fragmentów skargi spółki Carpatair dotyczących dopuszczalności jej skargi o stwierdzenie nieważności nie odnosił się do utraconych korzyści spowodowanych nieuczciwą konkurencją ze strony spółki Wizz Air.

76 Tymczasem „zwięzłe przedstawienie zarzutów", które powinna zawierać każda skarga, w rozumieniu art. 21 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, mającego zastosowanie do Sądu na mocy art. 53 akapit pierwszy tego statutu i art. 76 lit. d) regulaminu postępowania przed Sądem, oznacza, że w skardze należy wyjaśnić, na czym polega zarzut, na którym oparta jest skarga. I tak, aby skarga wniesiona do Sądu była dopuszczalna, konieczne jest między innymi, by istotne okoliczności faktyczne i prawne, na których skarga ta została oparta, wynikały, przynajmniej w skróconej formie, lecz w sposób spójny i zrozumiały, z treści samej skargi. Choć sama treść skargi może zostać wsparta lub uzupełniona, w przypadku kwestii szczególnych, odesłaniami do poszczególnych fragmentów dowodów do niej załączonych, ogólne odesłanie do innych dokumentów, nawet załączonych do skargi, nie może zastąpić braku istotnych elementów argumentacji prawnej, które zgodnie z tymi normami muszą być zawarte w samej skardze (zob. podobnie wyroki: z dnia 3 marca 2022 r., WV/ESDZ, C-162/20 P, EU:C:2022:153, pkt 67, 68; z dnia 27 lutego 2024 r., pkt 67, 68; z dnia 27 lutego 2024 r., EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, pkt 96).

77 W konsekwencji w tych okolicznościach do Sądu nie należało uzupełnianie argumentacji przedstawionej w skardze przez spółkę Carpatair poprzez wyszukiwanie i wskazanie w załącznikach do niej dowodów mogących potwierdzić dopuszczalność skargi tej spółki.

78 Sąd naruszył zatem prawo, opierając się w pkt 77 zaskarżonego wyroku na istnieniu utraconych korzyści wynikających z niemożności przejęcia przez spółkę Carpatair dwóch połączeń pomiędzy międzynarodowym portem lotniczym w Timișoarze a północnymi Włochami.

79 Z drugiej strony Sąd wskazał w pkt 74–76 zaskarżonego wyroku, że z załącznika A.7 do skargi wynika, iż w latach 2008–2010 zwrot netto spółki Carpatair na pięciu połączeniach z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze, na podstawie których orzekł on, że spółka ta konkurowała ze spółką Wizz Air, zmniejszył się o 52 % w odniesieniu do czterech połączeń do Włoch i o 57 % w przypadku połączenia do Düsseldorfu (Niemcy).

80 W tym względzie należy zauważyć, że – jak podniosła spółka Wizz Air – ustalenie to wynika z przeinaczenia załącznika A.7 do skargi spółki Carpatair o stwierdzenie nieważności. Te wartości procentowe nie odzwierciedlają bowiem spadku rentowności tych połączeń, lecz są równe stosunkowi rentowności wspomnianych połączeń w 2010 r. do rentowności tych samych połączeń w 2008 r., co zresztą potwierdza spółka Carpatair w odpowiedzi na skargę.

81 Ponadto, jak podnoszą spółki Wizz Air i AITTV, a spółka Carpatair temu nie zaprzecza, z tego załącznika A.7 wynika, że w tym samym okresie rentowność niektórych połączeń obsługiwanych przez spółkę Carpatair z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze – w odniesieniu do których Sąd orzekł w pkt 69 zaskarżonego wyroku, że spółka ta nie wykazała, iż konkurowała ze spółką Wizz Air – zmniejszyła się w takim samym stopniu, jeśli nie bardziej, jak rentowność połączeń, na których, zdaniem Sądu, spółka Carpatair konkurowała bezpośrednio ze spółką Wizz Air.

82 Nie uwzględniwszy takich dowodów, mimo że w sposób oczywisty wynikały one z załącznika A.7 do skargi spółki Carpatair w pierwszej instancji i nie wyjaśniwszy przyczyn tego zaniechania, Sąd przeinaczył ten dowód i uchybił ciążącemu na nim obowiązkowi uzasadnienia.

83 Ponadto w świetle takiego ogólnego spadku rentowności połączeń obsługiwanych przez spółkę Carpatair z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze Sąd nie mógł ograniczyć się do stwierdzenia w pkt 80 zaskarżonego wyroku, że dowody przedstawione przez tego przewoźnika lotniczego w celu wykazania, że umowy z 2008 r. i z 2010 r. mogły w istotny sposób wpłynąć na jego pozycję konkurencyjną na rozpatrywanych rynkach, nie zostały podważone przez argumenty mające na celu wykazanie, że spadek ten mógł być spowodowany innymi czynnikami, takimi jak zdezaktualizowany model handlowy realizowany przez wspomnianego przewoźnika lotniczego, konkurencja między tym przewoźnikiem a innymi niż spółka Wizz Air przewoźnikami lotniczymi lub światowy kryzys finansowy – Sąd nie uwzględnił tych argumentów, a w każdym razie nie wyjaśnił powodów, dla których wspomniane argumenty powinny były zostać odrzucone.

84 Oczywiście, jak przypomniał Sąd w pkt 82 zaskarżonego wyroku, nie można wymagać, aby spółka Carpatair wykazała, że jej istotne trudności finansowe wynikają wyłącznie z umów z 2008 r. i z 2010 r. W tym stanie rzeczy Sąd mógł jeszcze stwierdzić, że istniało co najmniej prawdopodobieństwo, iż umowy te były przyczyną tych trudności.

85 Z całości powyższych rozważań wynika, że Sąd nie uzasadnił swojej oceny, zgodnie z którą umowy z 2008 r. i z 2010 r. mogły w istotny sposób wpłynąć na pozycję konkurencyjną spółki Carpatair na właściwych rynkach.

86 Co się tyczy w drugiej kolejności, dokonanej przez Sąd w pkt 71 i 72 zaskarżonego wyroku oceny, zgodnie z którą spółka Carpatair wykazała, że posiada szczególny status, który wyróżniał ją na tle innych przewoźników lotniczych prowadzących działalność w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoarze, należy na wstępie przypomnieć, że kwestie dotyczące dopuszczalności skargi o stwierdzenie nieważności stanowią bezwzględne przesłanki procesowe, które sądy Unii powinny zbadać w każdym czasie, także działając z urzędu (wyrok z dnia 21 września 2023 r., China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products i in./Komisja, C-478/21 P, EU:C:2023:685, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo).

87 Tymczasem zawarte w pkt 72 zaskarżonego wyroku stwierdzenie, zgodnie z którym spółka Carpatair posiadała szczególny status, ponieważ była jedynym przedsiębiorstwem bezpośrednio konkurującym ze spółką Wizz Air na pięciu trasach z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze, jest obarczone brakiem uzasadnienia, jak wskazano w pkt 70 niniejszego wyroku.

88 Podnoszone stosunki konkurencji między spółką Wizz Air a spółką Carpatair nie mogły zatem potwierdzać tezy, że ten ostatni przewoźnik lotniczy posiadał szczególny status, który odróżniał go od wszelkich innych osób i w związku z tym indywidualizował go w sposób podobny, jak ma to miejsce w odniesieniu do adresata spornej decyzji, mianowicie Rumunii.

89 W tych okolicznościach zawarty w pkt 71 zaskarżonego wyroku wniosek, że działalność międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze skupiała się wokół działalności spółki Carpatair i że spółka ta generowała 90 % swoich obrotów z działalności prowadzonej w tym porcie lotniczym, nie może wystarczyć do wykazania, że tej spółki – której konkurencja ze spółką Wizz Air nie została wykazana w sposób wymagany prawem – dotyczy indywidualnie część spornej decyzji stwierdzającej, że umowy z 2008 r. i z 2010 r. zawarte między tym portem lotniczym a spółką Wizz Air nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 TFUE.

90 Z całości powyższych rozważań wynika, że Sąd nie uzasadnił w sposób wymagany prawem wniosku, zgodnie z którym spółka Carpatair wykazała, iż część spornej decyzji dotycząca umów z 2008 r. i z 2010 r. dotyczyła jej indywidualnie.

– W przedmiocie przesłanki, zgodnie z którą [sporna decyzja] powinna bezpośrednio dotyczyć spółki Carpatair

91 Jak słusznie przypomniał Sąd w pkt 87 i 89 zaskarżonego wyroku, aby wykazać, że sporna decyzja dotyczyła jej bezpośrednio, spółka Carpatair powinna w szczególności wykazać, że decyzja ta wywiera bezpośredni wpływ na jej sytuację prawną, i przedstawić we właściwy sposób powody, dla których wspomniana decyzja może postawić ją w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej.

92 W tym względzie Sąd wskazał w pkt 90 zaskarżonego wyroku, że z akt sprawy wynika, iż spółka Wizz Air była domniemanym beneficjentem umów z 2008 r. i z 2010 r. oraz AIP z 2010 r., że spółka ta i spółka Carpatair prowadziły podobną działalność oraz że prowadziły działalność na tym samym rynku usług i na tym samym rynku geograficznym. Sąd doszedł zatem do wniosku, że spółka Carpatair uzasadniła we właściwy sposób, iż sporna decyzja mogła postawić ją w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej.

93 Jednakże spółka AITTV zarzuca Sądowi, że w istocie stwierdził w tym pkt 90, że spółki Wizz Air i Carpatair były konkurentami, nie uwzględniwszy kontrargumentów, które zostały przed nim podniesione w tym względzie.

94 Jak już wskazano w pkt 70 niniejszego wyroku, takie stwierdzenie Sądu jest rzeczywiście obarczone brakiem uzasadnienia.

95 Zaskarżony wyrok jest zatem obarczony brakiem uzasadnienia w zakresie, w jakim Sąd orzekł, że sporna decyzja dotyczyła spółki Carpatair bezpośrednio w zakresie, w jakim dotyczy ona zarówno umów z 2008 r. i z 2010 r., jak i AIP z 2010 r.

96 Z całości powyższych rozważań wynika, że Sąd nie uzasadnił w sposób wystarczający pod względem prawnym, że spółka Carpatair miała legitymację procesową do wniesienia skargi o stwierdzenie nieważności spornej decyzji. W konsekwencji należy uwzględnić zarzut pierwszy spółki Wizz Air oraz zarzuty pierwszy i piąty spółki AITTV w zakresie, w jakim kwestionują one czynną legitymację procesową spółki Carpatair.

97 Bez konieczności orzekania w przedmiocie pozostałych zarzutów odwołań spółek AITTV i Wizz Air ani w przedmiocie odwołania Komisji, w szczególności w zakresie, w jakim mają one na celu podważenie wnioskowania Sądu dotyczącego istoty sprawy, należy uchylić zaskarżony wyrok.

W przedmiocie postępowania przed Sądem

98 Zgodnie z art. 61 akapit pierwszy zdanie drugie statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w przypadku uchylenia orzeczenia Sądu Trybunał może wydać ostateczne orzeczenie w sprawie, jeśli stan postępowania na to pozwala.

99 Taka sytuacja nie ma miejsca w niniejszym przypadku.

100 Z uwagi bowiem na fakt, że zaskarżony wyrok jest obarczony przeinaczeniami dowodów i brakiem uzasadnienia, zbadanie dopuszczalności skargi rozpatrywanej w pierwszej instancji oraz ewentualnie zasadności tej skargi, wymaga dokonania przez Trybunał oceny okoliczności faktycznych, która wiązałaby się z zastosowaniem dodatkowych środków organizacji postępowania lub środków dowodowych.

101 Wobec tego należy skierować sprawę do ponownego rozpoznania przez Sąd.

W przedmiocie kosztów

102 Ponieważ sprawa zostaje przekazana Sądowi do ponownego rozpoznania, rozstrzygnięcie o kosztach niniejszego postępowania odwoławczego nastąpi w orzeczeniu kończącym postępowanie w sprawie.

Z powyższych względów Trybunał (dziewiąta izba) orzeka, co następuje:

1) Wyrok Sądu Unii Europejskiej z dnia 8 lutego 2023 r., Carpatair/Komisja (T-522/20, EU:T:2023:51), zostaje uchylony.

2) Sprawa zostaje przekazana Sądowi Unii Europejskiej do ponownego rozpoznania.

3) Rozstrzygnięcie o kosztach nastąpi w orzeczeniu kończącym postępowanie w sprawie.

Podpisy