HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

13 februarie 2025 *

„Recurs – Ajutoare de stat – Sectorul aerian – Măsuri puse în aplicare de Aeroportul Internațional Timișoara (România) în favoarea Wizz Air și a altor companii aeriene care utilizează aeroportul – Decizie prin care se constată inexistența unui ajutor de stat – Acțiune în anulare – Articolul 263 TFUE – Admisibilitate – Condiția potrivit căreia reclamantul trebuie să fie vizat direct și individual – Obligația de motivare – Denaturarea elementelor de probă”

În cauzele conexate C-244/23 P-C-246/23 P,

având ca obiect trei recursuri formulate în temeiul articolului 56 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, introduse la 17 aprilie 2023,

Comisia Europeană, reprezentată de I. Georgiopoulos și F. Tomat, în calitate de agenți,

recurentă în cauza C-244/23 P,

celelalte părți din procedură fiind:

Carpatair SA, cu sediul în Timișoara (România), reprezentată de P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, și J. Saké, advocaat,

reclamantă în primă instanță,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), cu sediul în Budapesta (Ungaria), reprezentată de I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, și E. Vahida, avocat,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV), cu sediul în Ghiroda (România), reprezentată de V. Power, SC, și R. Hourihan, solicitor,

interveniente în primă instanță,

și

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), cu sediul în Budapesta, reprezentată de I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, și E. Vahida, avocat,

recurentă în cauza C-245/23 P,

* Limba de procedură: engleza.

celelalte părți din procedură fiind:

Carpatair SA, cu sediul în Timișoara, reprezentată de P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, și J. Saké, advocaat,

reclamantă în primă instanță,

Comisia Europeană, reprezentată de I. Georgiopoulos și F. Tomat, în calitate de agenți,

pârâtă în primă instanță,

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV), cu sediul în Ghiroda, reprezentată de V. Power, SC, și R. Hourihan, solicitor,

intervenientă în primă instanță,

și

Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV), cu sediul în Ghiroda, reprezentată de V. Power, SC, și R. Hourihan, solicitor,

recurentă în cauza C-246/23 P,

celelalte părți din procedură fiind:

Carpatair SA, cu sediul în Timișoara, reprezentată de P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, și J. Saké, advocaat,

reclamantă în primă instanță,

Comisia Europeană, reprezentată de I. Georgiopoulos și F. Tomat, în calitate de agenți,

pârâtă în primă instanță,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), cu sediul în Budapesta, reprezentată de I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, și E. Vahida, avocat,

intervenientă în primă instanță,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din domnul C. Lycourgos (raportor), președintele Camerei a treia, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a noua, domnul S. Rodin și doamna O. Spineanu-Matei, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 4 octombrie 2024,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin recursurile formulate, Comisia Europeană (cauza C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (denumită în continuare „Wizz Air”) (cauza C-245/23 P) și Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV) (cauza C-246/23 P) solicită anularea Hotărârii Tribunalului Uniunii Europene din 8 februarie 2023, Carpatair/Comisia (T-522/20, denumită în continuare „hotărârea atacată”, EU:T:2023:51), prin care acesta a anulat articolul 2 din Decizia (UE) 2021/1428 a Comisiei din 24 februarie 2020 privind ajutorul de stat SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) pus în aplicare de România pentru Aeroportul Internațional Timișoara – Wizz Air (JO 2021, L 308, p. 1, denumită în continuare „decizia în litigiu”), în măsura în care concluzionează că tarifele de aeroport care figurează în Publicația de informare aeronautică (în continuare „AIP” sau „AIP-uri”) din anul 2010 și acordurile încheiate între AITTV și Wizz Air în cursul anului 2008 (denumite în continuare „acordurile din 2008”), inclusiv modificările la care au fost supuse aceste acorduri în cursul anului 2010 (denumite în continuare „acordurile de modificare din 2010”), nu constituie ajutoare de stat.

Istoricul litigiului

2 Aeroportul internațional din Timișoara (România) este operat de AITTV, o societate al cărei capital este deținut în proporție de 80 % de statul român.

3 Carpatair SA este o companie aeriană regională română. În cursul anului 2000, aceasta și-a stabilit placa turnantă pe acest aeroport, de unde opera o rețea radială.

4 În anul 2008, în cadrul unei strategii prin care se urmăreau atragerea companiilor aeriene low-cost și creșterea rentabilității globale a aeroportului, AITTV a semnat cu Wizz Air, o companie aeriană maghiară low-cost, acordurile din 2008, care definesc principiile cooperării lor, precum și condițiile generale de utilizare a infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare de către Wizz Air. La 25 iunie 2010, prin acordurile de modificare din 2010, două dintre acordurile din 2008 au fost modificate prin intermediul unei noi scheme convenite între Wizz Air și AITTV, care acoperea perioada de până la 6 februarie 2011. Wizz Air a început să efectueze zboruri cu plecare de pe același aeroport în luna octombrie 2008.

5 La 30 septembrie 2010, Carpatair a depus la Comisie o plângere privind un ajutor de stat presupus ilegal în favoarea Wizz Air.

6 La 24 mai 2011, Comisia a informat România cu privire la decizia sa de a deschide procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE privind printre altele acordurile din 2008, precum și reducerile și rabaturile pentru tarifele de aeroport, acordate în conformitate cu AIP-urile din 2007, din 2008 și din 2010.

7 Începând cu anul 2014, Carpatair și-a încetat activitatea pe aeroportul internațional din Timișoara și a făcut obiectul unei reorganizări judiciare. Principala sa bază de operațiuni se află în prezent pe aeroportul din Arad (România), care se situează la 50 de kilometri (km) de aeroportul internațional din Timișoara și de unde ea propune în special zboruri charter. Aceasta nu mai propune zboruri regulate.

8 La 24 februarie 2020, Comisia a adoptat decizia în litigiu.

9 În ceea ce privește tarifele de aeroport care figurează în AIP-urile din 2007, din 2008 și din 2010, Comisia a considerat în decizia în litigiu că rata de bază, rabaturile și reducerile pentru aceste tarife nu erau selective.

10 În ceea ce privește acordurile din 2008 și acordurile de modificare din 2010 (denumite în continuare, împreună, „acordurile din 2008 și din 2010”), Comisia a arătat, având în vedere evaluările economice efectuate ulterior încheierii acestor acorduri, că ele trebuiau să determine o rentabilitate marginală pentru AITTV. În consecință, ea a apreciat că un operator economic privat prudent în economia de piață ar fi încheiat astfel de acorduri. În plus, acordurile menționate s-ar fi înscris în cadrul unei strategii globale și al unui efort pe termen lung în favoarea rentabilității globale a aeroportului internațional din Timișoara. Prin urmare, Comisia a concluzionat că acestea nu au conferit Wizz Air un avantaj economic pe care această companie nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

Acțiunea în fața Tribunalului și hotărârea atacată

11 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 11 august 2020, Carpatair a introdus o acțiune având ca obiect anularea deciziei în litigiu.

12 Prin hotărârea atacată, Tribunalul a statuat, pe de o parte, că Comisia a săvârșit o eroare de drept prin faptul că a omis să examineze dacă reducerea tarifelor de aeroport prevăzută la punctul 7.3 din AIP din 2010, considerată individual, avea un caracter selectiv. Pe de altă parte, Tribunalul a statuat că Comisia nu și-a susținut în mod legal aprecierea potrivit căreia acordurile din 2008 și din 2010 nu conferiseră Wizz Air un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. Astfel, după ce a admis primul motiv și, în parte, al doilea motiv invocate de Carpatair în susținerea acestei acțiuni, Tribunalul a anulat articolul 2 din decizia în litigiu în măsura precizată la punctul 1 din prezenta hotărâre.

Concluziile părților în recurs

Concluziile părților în cauza C-244/23 P

13 Prin recursul formulat, Comisia solicită Curții:

– anularea hotărârii atacate în măsura în care a admis al doilea motiv invocat de Carpatair;

– respingerea celui de al doilea motiv în cauza T-522/20 și

– obligarea Carpatair la plata cheltuielilor de judecată aferente celor două proceduri.

14 Carpatair solicită Curții:

– respingerea recursului și

– obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată aferente procedurilor în primă instanță și în recurs.

Concluziile părților în cauza C-245/23 P

15 Prin recursul formulat, Wizz Air solicită Curții:

– anularea hotărârii atacate;

– respingerea acțiunii formulate de Carpatair în fața Tribunalului și

– obligarea Carpatair la plata cheltuielilor de judecată aferente procedurilor în primă instanță și în recurs.

16 Comisia solicită Curții:

– anularea hotărârii atacate și

– obligarea Carpatair la plata cheltuielilor de judecată.

17 Carpatair solicită Curții:

– respingerea recursului și

– obligarea Wizz Air la plata cheltuielilor de judecată aferente procedurilor în primă instanță și în recurs.

Concluziile părților în cauza C-246/23 P

18 Prin recursul formulat, AITTV solicită Curții:

– anularea hotărârii atacate;

– respingerea acțiunii în primă instanță introduse de Carpatair sau trimiterea cauzei spre rejudecare Tribunalului și

– obligarea Carpatair la plata cheltuielilor de judecată aferente procedurilor în primă instanță și în recurs sau, în cazul în care decide să trimită cauza Tribunalului spre rejudecare, soluționarea odată cu fondul a cererii privind cheltuielile de judecată.

19 Comisia solicită Curții:

– anularea hotărârii atacate și

– obligarea Carpatair la plata cheltuielilor de judecată.

20 Carpatair solicită Curții:

– respingerea recursului și

– obligarea AITTV la plata cheltuielilor de judecată aferente procedurilor în primă instanță și în recurs.

Cu privire la motivele întemeiate pe lipsa calității procesuale active a Carpatair

Argumentația părților

Cu privire la primul motiv invocat de Wizz Air în cauza C-245/23 P

21 Prin intermediul primului motiv, Wizz Air, susținută de Comisie, arată că Tribunalul, prin faptul că a statuat că acordurile din 2008 și din 2010 erau una dintre cauzele atingerii aduse poziției concurențiale a Carpatair, a denaturat elemente de probă și a încălcat o normă fundamentală de procedură.

22 În primul rând, Tribunalul ar fi considerat că Carpatair era afectată individual și direct de acordurile din 2008 și din 2010, pentru motivul că, la momentul adoptării deciziei de deschidere a procedurii oficiale de investigare, în cursul anului 2011, Carpatair și Wizz Air se aflau în concurență pe cinci rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara și că, între anii 2008 și 2010, numărul de pasageri, randamentele și veniturile Carpatair pe aceste cinci rute se diminuaseră considerabil.

23 Cu toate acestea, Tribunalul ar fi omis să țină seama de faptul că această diminuare era analoagă sau chiar net inferioară celei pe care Carpatair o suferise pe rutele pe care nu se afla în concurență cu Wizz Air.

24 În plus, hotărârea atacată ar conține erori vădite care afectează calculul diminuării randamentelor Carpatair.

25 În al doilea rând, la punctul 77 din hotărârea atacată, Tribunalul ar fi statuat că din observațiile prezentate de Carpatair în cursul procedurii administrative reieșea că această companie se plângea de asemenea că nu a putut prelua zborurile asigurate, cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, de alte două companii aeriene care au părăsit acest aeroport în cursul anului 2008, aceste zboruri fiind în prezent asigurate de Wizz Air. Or, acest element nu ar fi fost dezbătut în fața Tribunalului. Anexa A.8 la cererea introductivă a acțiunii în anulare, intitulată „Observațiile Carpatair din 7 iunie 2011 adresate Comisiei”, ar fi fost doar menționată în această cerere introductivă, fără a fi rezumată. *A fortiori*, ea nu ar fi făcut obiectul unui schimb de opinii în fața Tribunalului, cu încălcarea normei fundamentale de procedură pe care ar constitui-o dreptul Wizz Air de a fi ascultată în această privință.

26 Carpatair contestă admisibilitatea primului motiv invocat de Wizz Air. Astfel, aceasta s-ar limita să solicite Curții să efectueze o nouă apreciere a faptelor și a probelor. În plus, denaturarea invocată de Wizz Air nu ar reieși în mod vădit din înscrisurile din dosar.

27 În subsidiar, Carpatair apreciază că acest motiv nu este fondat.

28 În primul rând, Carpatair susține, mai întâi, că motivul menționat se întemeiază pe o interpretare eronată a punctului 73 din hotărârea atacată, prin care Tribunalul s-ar fi limitat să indice că Carpatair stabilise că acordurile din 2008 și din 2010 erau una dintre cauzele atingerii aduse poziției sale concurențiale. Faptul că alte rute exploatate de Carpatair decât cele pe care aceasta se afla în concurență cu Wizz Air au suferit de asemenea o scădere de randament nu ar invalida această constatare.

29 În continuare, Wizz Air ar ignora faptul că efectele prejudiciabile ale acordurilor din 2008 și din 2010 nu se limitează la rutele pe care se afla în concurență cu Carpatair. Hotărârea atacată s-ar limita totuși să stabilească aceste efecte pe rutele pe care Carpatair se afla în concurență directă cu Wizz Air, astfel cum impune articolul 263 al patrulea paragraf TFUE.

30 În sfârșit, Tribunalul ar fi săvârșit, desigur, la punctele 75 și 76 din hotărârea atacată, o ușoară eroare de calcul al diminuării randamentelor pe rutele Carpatair. În aceste condiții, ar fi incontestabil că aceste randamente au scăzut net între anii 2008 și 2010.

31 În al doilea rând, Tribunalul nu ar fi încălcat dreptul Wizz Air de a fi ascultată cu privire la argumentul referitor la imposibilitatea Carpatair de a prelua rutele altor două companii aeriene cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara. Astfel, după cum ar fi arătat Tribunalul la punctul 77 din hotărârea atacată, Carpatair și-ar fi prezentat deja observațiile în această privință în cursul anchetei inițiale. Wizz Air ar fi avut, așadar, cunoștință de punctul de vedere al Carpatair. În plus, Wizz Air ar eluda faptul că constatarea Tribunalului de la punctul 78 din hotărârea atacată se întemeiază pe elementele de probă cuprinse în anexele A.7 și A.8 la cererea introductivă a acțiunii în anulare.

32 În al treilea și ultimul rând, Wizz Air nu ar lua în considerare toate elementele pe baza cărora Tribunalul, la punctele 54-86 din hotărârea atacată, a considerat că Carpatair era vizată în mod individual.

Cu privire la primul motiv invocat de AITTV în cauza C-246/23 P

33 Prin intermediul primului motiv, AITTV, susținută de Comisie, arată în special că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat că Carpatair era vizată direct și individual de decizia în litigiu.

34 În primul rând, Tribunalul s-ar fi limitat să presupună, fără probe suficiente, că Carpatair și Wizz Air erau concurente, fără a lua în considerare elementele furnizate de AITTV care demonstrează că Carpatair și Wizz Air nu erau companii aeriene de tipuri și de dimensiuni comparabile și că operau pe rute în mare parte diferite.

35 În al doilea rând, Tribunalul ar fi presupus de asemenea, fără probe suficiente, că Carpatair era afectată în mod substanțial de decizia în litigiu fără a ține seama de argumentele invocate în fața sa.

36 Pe de o parte, AITTV ar fi susținut în fața Tribunalului că, independent de acordurile din 2008 și din 2010, la momentul încheierii acestor acorduri, situația juridică și factuală a Carpatair era de așa natură încât această companie aeriană nu ar fi putut continua să opereze cu succes cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, modelul său de operare fiind depășit. În pofida probelor care i-ar fi fost prezentate în acest sens, Tribunalul nu ar fi ținut seama nici de criza financiară mondială care afecta companiile aeriene la data faptelor în cauză și care ar fi constituit o altă explicație plauzibilă a dificultăților întâmpinate de Carpatair.

37 Pe de altă parte, Carpatair nu ar fi furnizat nicio dovadă a vreunui efect al acordurilor din 2008 și din 2010 asupra situației sale, pe care ea însăși ar fi considerat-o, la punctul 4 din cererea sa introductivă a acțiunii în anulare, ca fiind identică cu cea a numeroase alte companii aeriene care operează cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara. În plus, din cuprinsul punctului 116 din această cerere introductivă ar rezulta că efectele acestor acorduri nu erau în mod necesar specifice acestei companii aeriene. Cu toate acestea, Tribunalul nu ar fi examinat dacă pierderile eventuale ale companiei menționate se datorau concurenței altor companii aeriene decât Wizz Air sau altor factori.

38 Desigur, astfel cum s-a arătat la punctul 70 din hotărârea atacată, între anii 2008 și 2010, numărul de pasageri, randamentele și veniturile Carpatair pe cele cinci rute pe care se afla în concurență cu Wizz Air ar fi scăzut considerabil. Cu toate acestea, probele prezentate Tribunalului ar demonstra că randamentele Carpatair au scăzut pe toate rutele acestei companii aeriene cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, iar nu numai pe cele care coincid cu rutele operate de Wizz Air. Or, hotărârea atacată nu ar aborda aceste elemente care ar demonstra că Carpatair nu este vizată direct și individual, în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE.

39 În al treilea rând, Tribunalul ar fi evocat, la punctul 78 din hotărârea atacată, un beneficiu nerealizat pentru Carpatair, deși aceasta din urmă nu l-ar fi invocat în înscrisurile sale în primă instanță.

40 Carpatair contestă admisibilitatea primului motiv invocat de AITTV deoarece este vag și imprecis întrucât AITTV nu face distincție între măsurile în litigiu și criteriile juridice corespunzătoare și confundă examinarea Tribunalului privind calitatea procesuală activă și interesul de a acționa.

41 În subsidiar, Carpatair susține că acest motiv nu este fondat.

42 Astfel, Tribunalul ar fi definit și ar fi aplicat în mod meticulos criteriile juridice relevante pentru a stabili calitatea Carpatair de a solicita anularea deciziei în litigiu în măsura în care aceasta privește atât acordurile din 2008 și din 2010, cât și AIP-ul din 2010. Ar reieși în mod clar din economia hotărârii atacate, care ar aborda în mod exhaustiv problema dacă Carpatair este vizată individual de acordurile din 2008 și din 2010, precum și pe cea dacă aceasta este vizată direct atât de aceste acorduri, cât și de AIP-ul din 2010, că a fost dovedită corespunzător cerințelor legale calitatea procesuală activă a Carpatair.

Cu privire la al cincilea motiv invocat de AITTV în cauza C-246/23 P

43 Prin intermediul celui de al cincilea motiv, AITTV, susținută de Comisie, apreciază, în primul rând, că Tribunalul nu a luat în considerare în mod suficient probele prezentate de Comisie, Wizz Air și AITTV care demonstrează lipsa unei concurențe efective între Wizz Air și Carpatair la data încheierii acordurilor din 2008 și din 2010.

44 AITTV apreciază că, deși Tribunalul nu este obligat să aprecieze fiecare argument invocat în fața sa, el încalcă totuși o normă fundamentală de procedură atunci când, precum în speță, enunță, la punctele 63 și 69 din hotărârea atacată, un număr important de argumente și de elemente de probă materiale, fără a proceda la aprecierea lor, cu toate că o altă apreciere a acestor elemente ar fi condus la declararea acțiunii formulate de Carpatair ca fiind inadmisibilă.

45 Elementele de probă prezentate de AITTV, Wizz Air și Comisie ar demonstra în special raționalitatea economică a acordurilor din 2008 și din 2010, precum și faptul că companiile aeriene fuseseră selectate prin cereri de exprimare a interesului, ceea ce ar fi permis AITTV să rețină ofertele cele mai atractive. Aceste elemente ar fi permis să se demonstreze că acordurile menționate trebuiau să determine o rentabilitate marginală.

46 În plus, hotărârea atacată nu ar conține precizări referitoare la piețele și la cotele de piață relevante, la capacitățile companiilor aeriene, la substituibilitatea rutelor, la costuri și la marjele de profit, precum și la alți parametri care să permită să se stabilească dacă Wizz Air și Carpatair erau concurente.

47 Pe de altă parte, deși Tribunalul a recunoscut, la punctul 15 din hotărârea atacată, că Carpatair își încetase activitatea pe aeroportul internațional din Timișoara și că nu mai propunea zboruri regulate, acesta nu ar fi ținut seama în mod suficient de aceste fapte esențiale.

48 În al doilea rând, Tribunalul și-ar fi încălcat obligația de motivare prin faptul că nu a identificat legătura de cauzalitate existentă între dificultățile financiare ale Carpatair și presupusa concurență a Wizz Air, precum și prin faptul că s-a limitat să formuleze, la punctul 83 din hotărârea atacată, supoziții, ignorând în același timp alte explicații posibile care rezultă din dosar.

49 Deși a susținut, la punctul 46 din cererea sa introductivă în primă instanță, că se află în concurență directă cu Wizz Air pe cinci rute, Carpatair ar fi admis, la punctul 50 din această cerere introductivă, că și-a încetat activitățile pe cincisprezece rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara. Ar rezulta că dificultățile întâmpinate de Carpatair erau prea importante pentru a putea fi atribuite concurenței Wizz Air numai pe o treime din rutele asigurate de Carpatair cu plecare de pe acest aeroport.

50 Pe de altă parte, Carpatair ar fi omis să arate în cererea sa introductivă în primă instanță că pe anumite rute se afla în concurență cu alte companii aeriene decât Wizz Air. Or, această concurență, care ar fi putut avea și o incidență asupra situației Carpatair, nu ar fi fost examinată în hotărârea atacată.

51 Carpatair apreciază că al cincilea motiv invocat de AITTV este inadmisibil în măsura în care prin acesta societatea respectivă se limitează să repete argumente deja invocate în fața Tribunalului, fără a face dovada unei erori de drept sau a unei denaturări a elementelor de probă.

52 Cu titlu subsidiar, Carpatair susține că acest motiv nu este fondat.

53 În această privință, ea arată că, potrivit unei jurisprudențe constante, atingerea substanțială adusă poziției concurențiale a reclamantei pe piețele relevante nu rezultă dintr-o analiză aprofundată a diferitelor raporturi concurențiale de pe aceste piețe, ci, în principiu, dintr-o constatare *prima facie* a faptului că acordarea măsurii în cauză are efectul de a aduce atingere în mod substanțial acestei poziții.

54 Analiza detaliată cuprinsă în hotărârea atacată ar demonstra că Tribunalul a examinat suficient toate probele care i-au fost prezentate și că a concluzionat, în mod întemeiat, că acordurile din 2008 și din 2010 erau susceptibile să afecteze substanțial poziția concurențială a Carpatair pe piețele vizate.

Aprecierea Curții

Cu privire la admisibilitate

55 În ceea ce privește, în primul rând, admisibilitatea primului motiv invocat de Wizz Air, trebuie să se constate că Carpatair, deși a susținut că constatările de fapt efectuate de Tribunal nu sunt inexacte din punct de vedere material, a recunoscut totuși că Tribunalul a săvârșit o eroare în calculul diminuării randamentelor Carpatair, având în vedere cuantumurile menționate în una dintre anexele la cererea introductivă a acțiunii sale în anulare. În plus, invocând încălcarea de către Tribunal a dreptului de a fi ascultat, Wizz Air nu se limitează să solicite Curții să efectueze o nouă apreciere a faptelor, ci invocă încălcarea unei norme fundamentale de procedură, ceea ce constituie un motiv de drept pe care Curtea îl poate analiza în cadrul unui recurs.

56 În ceea ce privește, în al doilea rând, admisibilitatea primului motiv al AITTV, trebuie arătat, pe de o parte, că acest motiv nu este redactat într-un mod atât de imprecis încât nu ar permite să se înțeleagă argumentele pe care se întemeiază. Pe de altă parte, simpla împrejurare că această societate ar interpreta în mod eronat condițiile de admisibilitate a unei acțiuni în anulare, prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE, nu poate avea drept consecință declararea motivului menționat ca fiind inadmisibil. Astfel, presupunând că este dovedită, o asemenea eroare ar trebui să conducă la respingerea acestui motiv ca nefondat.

57 În ceea ce privește, în al treilea și ultimul rând, admisibilitatea celui de al cincilea motiv invocat de AITTV, trebuie să se constate că, prin intermediul acestui motiv, societatea menționată contestă hotărârea atacată în măsura în care Tribunalul nu ar fi ținut seama de elementele de probă prezentate în fața sa și și-a încălcat obligația de motivare. Prin urmare, motivul menționat fiind născut din hotărârea atacată, el nu poate, prin ipoteză, să constituie o repetare a argumentelor prezentate în primă instanță.

58 Rezultă că argumentația Carpatair referitoare la inadmisibilitatea primului motiv invocat de Wizz Air, precum și a primului și a celui de al cincilea motiv ale AITTV trebuie respinsă în totalitate.

Cu privire la fond

59 Nu se contestă că decizia în litigiu constituie, pe de o parte, un act individual, în măsura în care prin ea se constată că acordurile din 2008 și din 2010 nu sunt ajutoare de stat, și, pe de altă parte, un act normativ care nu presupune măsuri de executare, în sensul articolului 263 al patrulea paragraf a treia teză TFUE, în măsura în care prin ea se constată că schema de tarife de aeroport stabilită prin AIP din 2010 nu este un ajutor de stat. În consecință, Tribunalul a statuat în mod întemeiat că, pentru a stabili calitatea sa procesuală activă, Carpatair trebuia să demonstreze că este vizată direct și individual de partea din decizia în litigiu referitoare la acordurile din 2008 și din 2010, deși era suficient să demonstreze că este vizată în mod direct de partea din această decizie referitoare la AIP din 2010.

60 AITTV și Wizz Air, susținute de Comisie, contestă aprecierile Tribunalului prin care acesta a statuat că Carpatair era vizată direct și individual de partea din decizia în litigiu referitoare la acordurile din 2008 și din 2010, precum și direct vizată de partea din această decizie referitoare la AIP din 2010.

– *Cu privire la condiția potrivit căreia Carpatair trebuie să fie vizată individual*

61 Atunci când reclamantul repune în discuție temeinicia unei decizii de apreciere a ajutorului adoptate în temeiul articolului 108 alineatul (3) TFUE sau la încheierea procedurii oficiale de investigare, el trebuie să demonstreze că decizia respectivă îl afectează în considerarea anumitor calități care îi sunt specifice sau a unei situații de fapt care îl caracterizează în raport cu orice altă persoană și, ca urmare a acestui fapt, îl individualizează într-un mod analog celui în care ar fi individualizat destinatarul unei astfel de decizii. Acest lucru este valabil în special atunci când poziția reclamantului pe piața vizată este afectată în mod substanțial de ajutorul care face obiectul deciziei în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory ș.a./Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 97, precum și Hotărârea din 31 ianuarie 2023, Comisia/Braesch ș.a., C-284/21 P, EU:C:2023:58, punctul 54).

62 La punctele 61-86 din hotărârea atacată, Tribunalul a statuat că Carpatair era vizată individual de partea din decizia în litigiu referitoare la acordurile din 2008 și din 2010. Mai precis, după ce a refuzat să acorde o importanță decisivă faptului că Carpatair avusese un rol activ în desfășurarea procedurii administrative, Tribunalul a subliniat, pe de o parte, că această societate prezentase elemente privind piețele pe care avea un raport de concurență cu Wizz Air și stabilise că aceste acorduri erau una dintre cauzele atingerii substanțiale aduse poziției sale concurențiale pe aceste piețe și, pe de altă parte, că societatea menționată demonstrase că dispunea de un statut special care o caracteriza în raport cu celelalte companii aeriene prezente pe aeroportul internațional din Timișoara.

63 În ceea ce privește, în primul rând, aprecierea Tribunalului de la punctele 63-70 și 73-85 din hotărârea atacată, potrivit căreia Carpatair a demonstrat că acordurile din 2008 și din 2010 erau susceptibile să afecteze în mod substanțial poziția sa concurențială pe piețele vizate, trebuie amintit că demonstrarea de către reclamant a afectării substanțiale a poziției sale pe piața vizată nu presupune o pronunțare definitivă cu privire la relația concurențială dintre acest reclamant și întreprinderile beneficiare ale măsurii în litigiu, ci necesită din partea reclamantului menționat numai să indice în mod pertinent motivele pentru care decizia Comisiei este de natură să aducă atingere intereselor sale legitime prin afectarea substanțială a poziției sale pe această piață. Astfel, atingerea substanțială adusă poziției concurențiale a reclamantului pe piața menționată nu rezultă dintr-o analiză aprofundată a diferitelor raporturi concurențiale pe această piață, care să permită stabilirea cu precizie a întinderii afectării poziției sale concurențiale, ci, în principiu, dintr-o constatare *prima facie* a faptului că acordarea măsurii vizate prin decizia Comisiei conduce la afectarea substanțială a acestei poziții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 iulie 1990, COFAZ/Comisia, C-169/84, EU:C:1990:301, punctul 28, și Hotărârea din 20 ianuarie 2022, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-594/19 P, EU:C:2022:40, punctele 74 și 75, precum și jurisprudența citată).

64 În speță, AITTV reproșează Tribunalului, în primul rând, că a statuat, la punctul 69 din hotărârea atacată, că Wizz Air și Carpatair erau concurente pe cinci rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, fără a lua în considerare contraargumentele invocate în fața sa.

65 În această privință, trebuie amintit, pe de o parte, că motivul întemeiat pe lipsa unui răspuns din partea Tribunalului la argumentele invocate în primă instanță echivalează în esență cu invocarea unei încălcări a obligației de motivare care decurge din articolul 36 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, aplicabil Tribunalului în temeiul articolului 53 primul paragraf din acest statut, și din articolul 117 din Regulamentul de procedură al Tribunalului (a se vedea în acest sens

Hotărârea din 20 mai 2010, Gogos/Comisia, C-583/08 P, EU:C:2010:287, punctul 29, și Hotărârea din 14 septembrie 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punctul 93).

66 Pe de altă parte, din cuprinsul punctelor 64-69 din hotărârea atacată reiese că Tribunalul a constatat că Wizz Air și Carpatair erau concurente pe cinci rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, pentru motivul că aceste rute deserveau aceleași aeroporturi sau aeroporturi aflate la o distanță mai mică de 100 km. În schimb, din niciun pasaj din hotărârea atacată nu reiese că Tribunalul a examinat argumentele prin care AITTV contesta existența unei astfel de concurențe, această din urmă societate susținând printre altele, la punctul 15 din memoriul său în intervenție în fața Tribunalului, că Wizz Air și Carpatair aveau modele comerciale diferite, precum și o flotă de avioane cu caracteristici tehnice distincte.

67 Desigur, Tribunalul nu este obligat să facă o expunere care să urmeze în mod exhaustiv și unul câte unul toate argumentele prezentate de părțile în litigiu, motivarea Tribunalului putând fi, așadar, implicită, cu condiția de a permite persoanelor interesate să cunoască motivele pentru care Tribunalul nu a admis argumentele acestora, iar Curții să dispună de elemente suficiente pentru a-și exercita controlul (Hotărârea din 9 septembrie 2008, FIAMM ș.a./Consiliul și Comisia, C-120/06 P și C-121/06 P, EU:C:2008:476, punctul 96, precum și Hotărârea din 14 septembrie 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punctul 94).

68 Este de asemenea adevărat, astfel cum s-a amintit la punctul 63 din prezenta hotărâre, că, în cadrul aprecierii admisibilității unei acțiuni în temeiul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, demonstrarea de către reclamant a unei atingeri substanțiale aduse poziției sale pe piața vizată nu implică pronunțarea în mod definitiv cu privire la raporturile de concurență dintre acest reclamant și pretinsul beneficiar al ajutorului în cauză.

69 În aceste condiții, în măsura în care, în speță, datele prezentate de AITTV urmăreau să conteste relevanța elementelor furnizate de Carpatair pentru a stabili că, *prima facie*, această companie aeriană se afla în concurență cu Wizz Air, Tribunalul ar fi trebuit, pentru a îndeplini obligația de motivare care îi revine, să expună motivele pentru care considera că aceste date nu erau susceptibile să repună în discuție aprecierea sa potrivit căreia Carpatair și Wizz Air erau concurente.

70 Rezultă din ceea ce precedă că Tribunalul, prin faptul că a statuat că Carpatair era în concurență cu Wizz Air pe cinci rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, fără a expune motivele pentru care nu a admis argumentele AITTV prin care se urmărea contestarea existenței unei astfel de concurențe, a încălcat obligația de a-și motiva hotărârile într-un mod suficient pentru a permite persoanelor interesate să ia cunoștință de motivele pe care s-a întemeiat, iar Curții să dispună de elementele necesare pentru a-și exercita controlul în cadrul unui recurs.

71 În al doilea rând, Wizz Air și AITTV apreciază că Tribunalul nu a demonstrat, la punctele 73-85 din hotărârea atacată, că acordurile din 2008 și din 2010 puteau fi cauza afectării substanțiale a poziției concurențiale a Carpatair.

72 În hotărârea atacată, Tribunalul s-a întemeiat pe două motive pentru a concluziona, la punctul 79 din hotărârea atacată, că Carpatair stabilise că acordurile din 2008 și din 2010 erau una dintre cauzele afectării substanțiale a poziției sale pe piețe și a atingerii aduse poziției sale concurențiale.

73 Pe de o parte, Tribunalul a arătat, la punctul 77 din hotărârea atacată, că, în cursul procedurii administrative, Carpatair s-a plâns de un beneficiu nerealizat rezultat din imposibilitatea acestei companii aeriene de a prelua două rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara către nordul Italiei.

74 Astfel cum reiese din jurisprudența citată la punctul 61 din prezenta hotărâre, revine totuși reclamantului sarcina de a prezenta Tribunalului elementele de probă care demonstrează calitatea sa procesuală activă. Or, după cum arată Wizz Air și AITTV, susținute de Comisie, Carpatair nu a invocat acest beneficiu nerealizat în cererea sa introductivă în primă instanță.

75 Deși este adevărat că Carpatair a anexat la această cerere introductivă, ca anexa A.8, observațiile pe care le prezentase cu ocazia procedurii administrative și în care preciza beneficiul nerealizat menționat, trebuie să se constate că cererea introductivă respectivă nu amintește această anexă decât la nota de subsol 31 și că această notă face trimitere numai în mod global la anexa menționată. Niciun pasaj din cererea introductivă a Carpatair consacrat admisibilității acțiunii sale în anulare nu invoca un astfel de beneficiu nerealizat cauzat de concurența neloială a Wizz Air.

76 Or, o „expunere sumară a motivelor”, care trebuie să fie indicată în orice cerere introductivă, în sensul articolului 21 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, aplicabil Tribunalului în temeiul articolului 53 primul paragraf din acest statut, și al articolului 76 litera (d) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, înseamnă că cererea introductivă trebuie să clarifice în ce constă motivul pe care se întemeiază acțiunea. Astfel, pentru ca o acțiune în fața Tribunalului să fie admisibilă, este necesar ca elementele esențiale de fapt și de drept pe care aceasta se întemeiază să rezulte, cel puțin în mod sumar, dar coerent și comprehensibil, din chiar textul cererii introductive. Deși este adevărat că cuprinsul acesteia poate fi susținut și completat, cu privire la aspecte specifice, prin trimiteri la anumite pasaje din actele care îi sunt anexate, o trimitere globală la alte înscrisuri, chiar anexate la cererea introductivă, nu poate suplini absența elementelor esențiale ale argumentației în drept, care, în temeiul acestor dispoziții, trebuie să figureze în cererea introductivă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 martie 2022, WV/SEAE, C-162/20 P, EU:C:2022:153, punctele 67 și 68, precum și Hotărârea din 27 februarie 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punctul 96).

77 În consecință, în aceste condiții, nu revenea Tribunalului sarcina de a completa argumentația dezvoltată de Carpatair în cererea sa introductivă, căutând și identificând, în anexele la aceasta, elemente de probă susceptibile să susțină admisibilitatea acțiunii acestei societăți.

78 Tribunalul a săvârșit, așadar, o eroare de drept atunci când s-a întemeiat, la punctul 77 din hotărârea atacată, pe existența unui beneficiu nerealizat rezultat din imposibilitatea Carpatair de a prelua două rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara către nordul Italiei.

79 Pe de altă parte, Tribunalul a arătat, la punctele 74-76 din hotărârea atacată, că din anexa A.7 la cererea introductivă reieșea că, între anii 2008 și 2010, randamentul net al Carpatair pe cele cinci rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara pe care a statuat că această societate se afla în concurență cu Wizz Air a scăzut cu 52 %, în ceea ce privește patru rute către Italia, și cu 57 %, în ceea ce privește ruta spre Düsseldorf (Germania).

80 În această privință, trebuie arătat că, astfel cum a susținut Wizz Air, această constatare decurge dintr-o denaturare a anexei A.7 la cererea introductivă a acțiunii în anulare formulată de Carpatair. Astfel, aceste procentaje nu reflectă diminuarea randamentului acestor rute, ci

echivalează cu raportul pe care îl reprezintă randamentele pe rutele menționate pentru anul 2010 față de randamentele pe aceleași rute pentru anul 2008, ceea ce recunoaște de altfel Carpatair în memoriul său în răspuns.

81 În plus, astfel cum arată Wizz Air și AITTV, fără a fi contrazise de Carpatair, din această anexă A.7 reiese că, în aceeași perioadă, randamentul anumitor rute asigurate de Carpatair cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, pe care Tribunalul a statuat, la punctul 69 din hotărârea atacată, că această din urmă societate nu demonstrase că se afla în concurență cu Wizz Air, a scăzut cu atât, dacă nu mai mult, cât a scăzut randamentul rutelor pe care, potrivit Tribunalului, Carpatair era în concurență directă cu Wizz Air.

82 Prin faptul că a omis să țină seama de astfel de elemente, deși rezultau în mod vădit din anexa A.7 la cererea introductivă în primă instanță formulată de Carpatair, și prin faptul că s-a abținut să explice motivele acestei omisiuni, Tribunalul a denaturat acest element de probă și și-a încălcat obligația de motivare.

83 În plus, având în vedere o astfel de diminuare globală a randamentului rutelor operate de Carpatair cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, Tribunalul nu se putea limita să afirme, la punctul 80 din hotărârea atacată, că elementele prezentate de această companie aeriană pentru a stabili că acordurile din 2008 și din 2010 puteau afecta în mod substanțial poziția sa concurențială pe piețele vizate nu erau repuse în discuție de argumentele care urmăreau să demonstreze că această diminuare putea să fi fost cauzată de alți factori, precum modelul comercial pretins desuet al companiei aeriene menționate, concurența pe care aceeași companie o întreținea cu alte companii aeriene decât Wizz Air sau criza financiară mondială, fără a lua în considerare aceste argumente și, în orice caz, fără a explica motivele pentru care argumentele menționate trebuiau respinse.

84 Desigur, astfel cum amintește Tribunalul la punctul 82 din hotărârea atacată, nu se poate impune Carpatair să demonstreze că dificultățile sale financiare substanțiale se datorează exclusiv acordurilor din 2008 și din 2010. În aceste condiții, mai trebuie ca Tribunalul să fi putut concluziona că era cel puțin plauzibil ca aceste acorduri să fie cauza acestor dificultăți.

85 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că Tribunalul nu și-a justificat aprecierea potrivit căreia acordurile din 2008 și din 2010 erau susceptibile să afecteze în mod substanțial poziția concurențială a Carpatair pe piețele vizate.

86 În ceea ce privește, în al doilea rând, aprecierea Tribunalului de la punctele 71 și 72 din hotărârea atacată, potrivit căreia Carpatair a demonstrat că avea un statut special care o caracteriza în raport cu celelalte companii aeriene prezente pe aeroportul internațional din Timișoara, trebuie amintit, cu titlu introductiv, că problemele referitoare la admisibilitatea unei acțiuni în anulare constituie chestiuni de ordine publică pe care instanțele Uniunii trebuie să le examineze în orice moment, chiar din oficiu (Hotărârea din 21 septembrie 2023, China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products ș.a./Comisia, C-478/21 P, EU:C:2023:685, punctul 42, precum și jurisprudența citată).

87 Or, afirmația cuprinsă la punctul 72 din hotărârea atacată, potrivit căreia Carpatair dispunea de un statut special în măsura în care era singura companie aflată în concurență directă cu Wizz Air pe cinci rute cu plecare de pe aeroportul internațional din Timișoara, este afectată de nemotivare, astfel cum s-a arătat la punctul 70 din prezenta hotărâre.

88 Pretinsele raporturi de concurență dintre Wizz Air și Carpatair nu puteau, așadar, să susțină constatarea potrivit căreia această din urmă companie aeriană dispunea de un statut special care o caracteriza în raport cu orice altă persoană și, ca urmare a acestui fapt, o individualiza într-un mod analog celui al destinatarului deciziei în litigiu, și anume România.

89 În aceste condiții, afirmația de la punctul 71 din hotărârea atacată, potrivit căreia activitatea aeroportului internațional din Timișoara era centrată pe activitățile Carpatair și aceasta obținea 90 % din cifra sa de afaceri din activitățile sale de pe acest aeroport, nu poate fi suficientă pentru a demonstra că această societate, despre care nu s-a stabilit, corespunzător cerințelor legale, că se afla în concurență cu Wizz Air, este afectată individual de partea din decizia în litigiu prin care se constată că acordurile din 2008 și din 2010, încheiate între aeroportul menționat și Wizz Air, nu constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 TFUE.

90 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că Tribunalul nu a justificat corespunzător cerințelor legale concluzia sa potrivit căreia Carpatair demonstrase că este vizată individual de partea din decizia în litigiu referitoare la acordurile din 2008 și din 2010.

– *Cu privire la condiția potrivit căreia Carpatair trebuie să fie vizată direct*

91 Astfel cum a amintit Tribunalul în mod întemeiat la punctele 87 și 89 din hotărârea atacată, pentru a stabili că era vizată direct de decizia în litigiu, Carpatair trebuia printre altele să demonstreze că această decizie produce în mod direct efecte asupra situației sale juridice, prezentând în mod pertinent motivele pentru care decizia menționată este susceptibilă să o pună într-o situație concurențială dezavantajoasă.

92 În această privință, Tribunalul a arătat, la punctul 90 din hotărârea atacată, că din dosar reieșea că Wizz Air era pretinsa beneficiară a acordurilor din 2008 și din 2010 și a AIP din 2010, că această societate și Carpatair desfășurau activități asemănătoare și că erau active pe aceeași piață de servicii, precum și pe aceeași piață geografică. Prin urmare, Tribunalul a concluzionat că Carpatair justificase în mod pertinent faptul că decizia în litigiu era susceptibilă să o pună într-o situație concurențială dezavantajoasă.

93 Cu toate acestea, AITTV reproșează Tribunalului că a constatat în esență, la acest punct 90, că Wizz Air și Carpatair erau concurente, fără a ține seama de contraargumentele care fuseseră invocate în fața sa în această privință.

94 Astfel cum s-a arătat deja la punctul 70 din prezenta hotărâre, o asemenea constatare a Tribunalului este efectiv afectată de nemotivare.

95 Prin urmare, hotărârea atacată este de asemenea afectată de nemotivare în măsura în care Tribunalul a statuat că Carpatair este vizată direct de decizia în litigiu în măsura în care aceasta privește atât acordurile din 2008 și din 2010, cât și AIP din 2010.

96 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că Tribunalul nu a justificat corespunzător cerințelor legale că Carpatair avea calitate procesuală activă pentru a introduce o acțiune în anularea deciziei în litigiu. Prin urmare, primul motiv invocat de Wizz Air, precum și primul și al cincilea motiv ale AITTV, în măsura în care contestă această calitate procesuală activă a Carpatair, trebuie admise.

97 Fără a fi necesară pronunțarea cu privire la celelalte motive ale recursurilor formulate de AITTV și de Wizz Air, nici cu privire la recursul Comisiei, în special în măsura în care acestea urmăresc să repună în discuție raționamentul Tribunalului referitor la fond, se impune anularea hotărârii atacate.

Cu privire la acțiunea în fața Tribunalului

98 Conform articolului 61 primul paragraf a doua teză din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, în cazul anulării hotărârii Tribunalului, Curtea poate să soluționeze în mod definitiv litigiul, atunci când acesta este în stare de judecată.

99 Situația este diferită în speță.

100 Astfel, având în vedere existența în hotărârea atacată a mai multe denaturări ale elementelor de probă și vicii de motivare, examinarea admisibilității acțiunii în primă instanță și, după caz, a temeiniciei acestei acțiuni implică aprecieri de fapt care ar necesita din partea Curții adoptarea unor măsuri suplimentare de organizare a procedurii sau de cercetare judecătorească în dosar.

101 Prin urmare, cauza trebuie trimisă spre rejudecare Tribunalului.

Cu privire la cheltuielile de judecată

102 Întrucât cauza este trimisă spre rejudecare Tribunalului, cererea privind cheltuielile de judecată aferente prezentelor recursuri se soluționează odată cu fondul.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a noua) declară și hotărăște:

1) **Anulează Hotărârea Tribunalului Uniunii Europene din 8 februarie 2023, Carpatair/Comisia (T-522/20, EU:T:2023:51).**

2) **Trimite cauza spre rejudecare Tribunalului Uniunii Europene.**

3) **Cererea privind cheltuielile de judecată se soluționează odată cu fondul.**

Semnături