Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (nionde avdelningen)

den 13 februari 2025 *

”Överklagande – Statligt stöd – Luftfartssektorn – Åtgärder som Timişoaras internationella flygplats (Rumänien) har genomfört till förmån för Wizz Air och andra flygbolag som använder flygplatsen – Beslut i vilket det konstateras att det inte föreligger statligt stöd – Talan om ogiltigförklaring – Artikel 263 FEUF – Upptagande till sakprövning – Villkoret att sökanden ska vara direkt och personligen berörd – Motiveringsskyldighet – Missuppfattning av bevisning”

I de förenade målen C-244/23 P–C-246/23 P,

angående tre överklaganden enligt artikel 56 i stadgan för Europeiska unionens domstol, som ingavs den 17 april 2023,

Europeiska kommissionen, företrädd av I. Georgiopoulos och F. Tomat, båda i egenskap av ombud,

klagande i mål C-244/23 P,

i vilket de andra parterna är:

Carpatair SA, Timişoara (Rumänien), företrätt av P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, och J. Saké, advocaat,

sökande i första instans

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), Budapest (Ungern), företrätt av I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, och E. Vahida, avocat,

Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV), Ghiroda (Rumänien), företrätt av V. Power, SC, och R. Hourihan, solicitor,

intervenienter i första instans,

och

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), Budapest, företrätt av I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, och E. Vahida, avocat,

klagande i mål C-245/23 P,

* Rättegångsspråk: engelska.

i vilket de andra parterna är:

Carpatair SA, Timişoara, företrätt av P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, och J. Saké, advocaat,

sökande i första instans

Europeiska kommissionen, företrädd av I. Georgiopoulos och F. Tomat, båda i egenskap av ombud,

svarande i första instans,

Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV), Ghiroda, företrätt av V. Power, SC, och R. Hourihan, solicitor,

intervenient i första instans

och

Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia” SA (AITTV), Ghiroda, företrätt av V. Power, SC, och R. Hourihan, solicitor,

klagande i mål C-246/23 P,

i vilket de andra parterna är:

Carpatair SA, Timişoara, företrätt av P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, och J. Saké, advocaat,

sökande i första instans

Europeiska kommissionen, företrädd av I. Georgiopoulos och F. Tomat, båda i egenskap av ombud,

svarande i första instans,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), Budapest, företrätt av I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, och E. Vahida, avocat,

intervenient i första instans

meddelar

DOMSTOLEN (nionde avdelningen)

sammansatt av ordföranden på tredje avdelningen C. Lycourgos (referent), tillika tillförordnad ordförande på nionde avdelningen, samt domarna S. Rodin och O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

och efter att den 4 oktober 2024 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska kommissionen (mål C-244/23 P), Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (nedan kallat Wizz Air) (mål C-245/23 P) och Societatea Națională ”Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV) (mål C-246/23 P) har yrkat att domstolen ska upphäva den dom som meddelades av Europeiska unionens tribunal den 8 februari 2023, Carpatair/kommissionen (T-522/20, EU:T:2023:51) (nedan kallad den överklagade domen). Genom denna dom ogiltigförklarade tribunalen artikel 2 i kommissionens beslut (EU) 2021/1428 av den 24 februari 2020 om det statliga stöd SA.31662 – C/2011 (f.d. NN/2011) som Rumänien har genomfört till förmån för Timișoara International Airport – Wizz Air (EUT L 308, 2021, s. 1) (nedan kallat det omtvistade beslutet), i den del det däri slås fast att de flygplatsavgifter som anges i luftfartspublikationen (nedan kallad publikationen eller publikationerna) från år 2010 och de avtal som ingicks mellan AITTV och Wizz Air under år 2008 (nedan kallade 2008 års avtal), inklusive de ändringar som gjorts av dessa avtal under år 2010 (nedan kallade 2010 års ändringsavtal) inte utgör statligt stöd.

Bakgrund till tvisten

2 Timișoaras internationella flygplats (Rumänien) drivs av AITTV, ett bolag i vilket Rumänska staten äger 80 procent av kapitalet.

3 Carpatair SA är ett regionalt rumänskt flygbolag. Under år 2000 gjorde bolaget denna flygplats till navet för sin flygverksamhet, varifrån det drev ett navbaserat nätverk.

4 År 2008 ingick AITTV, inom ramen för en strategi som syftade till att locka till sig lågprisflygbolag och öka flygplatsens totala lönsamhet, 2008 års avtal med Wizz Air, ett ungerskt lågprisflygbolag. Genom avtalen bestämdes principerna för deras samarbete samt de allmänna villkoren för Wizz Airs användning av flygplatsinfrastruktur och flygplatstjänster. Två av dessa avtal ändrades den 25 juni 2010, genom 2010 års ändringsavtal. Härigenom infördes nya regler som Wizz Air och AITTV kommit överens om, vilka gällde för perioden fram till den 6 februari 2011. Wizz Air började utföra flygningar från flygplatsen i oktober 2008.

5 Den 30 september 2010 gav Carpatair in ett klagomål till kommissionen avseende ett påstått olagligt statligt stöd till Wizz Air.

6 Den 24 maj 2011 underrättade kommissionen Rumänien om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarande som föreskrivs i artikel 108.2 FEUF med avseende på bland annat 2008 års avtal och de avdrag och rabatter avseende flygplatsavgifterna som beviljats i enlighet med 2007, 2008 och 2010 års publikationer.

7 Från och med år 2014 upphörde Carpatair med sin verksamhet på Timişoaras internationella flygplats och genomgick en företagsrekonstruktion. Den huvudsakliga basen för bolagets verksamhet är numera belägen på flygplatsen i Arad (Rumänien), vilken ligger 50 km från Timişoaras internationella flygplats och från vilken det erbjuder framför allt charterflygningar. Bolaget erbjuder inte längre reguljära flygningar.

8 Den 24 februari 2020 antog kommissionen det omtvistade beslutet.

9 Vad gäller de flygplatsavgifter som angavs i 2007, 2008 och 2010 års publikationer fann kommissionen i det omtvistade beslutet att grundtaxan för flygplatsavgifterna, rabatterna och avdragen avseende dessa avgifter inte var selektiva.

10 Vad gäller 2008 års avtal och 2010 års ändringsavtal (nedan gemensamt kallade 2008 och 2010 års avtal) konstaterade kommissionen, med hänsyn till ekonomiska kalkyler som gjorts efter ingåendet av dessa avtal, att dessa borde medföra en marginell lönsamhet för AITTV. Kommissionen ansåg därför att en medveten privat aktör i en marknadsekonomi skulle ha ingått sådana avtal. Dessutom ingick dessa avtal i en övergripande strategi och en långsiktig insats för att öka den totala lönsamheten för Timişoaras internationella flygplats. Kommissionen drog därför slutsatsen att de inte hade gett Wizz Air någon ekonomisk fördel som detta bolag inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.

Talan vid tribunalen och den överklagade domen

11 Carpatair väckte talan om ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 11 augusti 2020.

12 Tribunalen fann i den överklagade domen att kommissionen hade gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att inte pröva huruvida den nedsättning av flygplatsavgifterna som föreskrevs i punkt 7.3 i 2010 år publikation var selektiv i sig. Vidare fann tribunalen att kommissionen inte rättsligt hade motiverat sin slutsats att 2008 och 2010 års avtal inte hade gett Wizz Air någon ekonomisk fördel som Wizz Air inte skulle ha erhållit under normala marknadsförhållanden. Efter att ha funnit att det fanns fog för Carpatairs första grund och delvis för dess andra grund, ogiltigförklarade tribunalen artikel 2 i det omtvistade beslutet i den omfattning som anges i punkt 1 ovan.

Parternas yrkanden i målen om överklagande

Parternas yrkanden i mål C-244/23 P

13 Kommissionen har yrkat att domstolen ska

– upphäva den överklagade domen, i den del tribunalen bifallit Carpatairs talan såvitt avser den av bolaget åberopade andra grunden,

– ogilla talan såvitt avser den andra grunden i mål T-522/20, och

– förplikta Carpatair att ersätta rättegångskostnaderna i såväl första som andra instans.

14 Carpatair har yrkat att domstolen ska

– ogilla överklagandet, och

– förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna, såväl i första instans som i målet om överklagande.

Parternas yrkanden i mål C-245/23 P

15 Wizz Air har yrkat att domstolen ska

– upphäva den överklagade domen,

– ogilla Carpatairs talan vid tribunalen, och

– förplikta Carpatair att ersätta rättegångskostnaderna i första instans och i målet om överklagande.

16 Kommissionen har yrkat att domstolen ska

– upphäva den överklagade domen, och

– förplikta Carpatair att ersätta rättegångskostnaderna.

17 Carpatair har yrkat att domstolen ska

– ogilla överklagandet, och

– förplikta Wizz Air att ersätta rättegångskostnaderna, såväl i första instans som i målet om överklagande.

Parternas yrkanden i mål C-246/23 P

18 AITTV har i sitt överklagande yrkat att domstolen ska

– upphäva den överklagade domen,

– ogilla Carpatairs talan i första instans, eller återförvisa målet till tribunalen, och

– förplikta Carpatair att ersätta rättegångskostnaderna, såväl i första instans som i målet om överklagande eller, om domstolen beslutar att återförvisa målet till tribunalen, låta frågan om rättegångskostnader anstå.

19 Kommissionen har yrkat att domstolen ska

– upphäva den överklagade domen, och

– förplikta Carpatair att ersätta rättegångskostnaderna.

20 Carpatair har yrkat att domstolen ska

– ogilla överklagandet, och

– förplikta AITTV att ersätta rättegångskostnaderna, såväl i första instans som i målet om överklagande.

De grunder som åberopats till stöd för att Carpatair saknar talerätt

Parternas argument

Wizz Airs första grund i mål C-245/23 P

21 Wizz Air har genom sin första grund, med stöd av kommissionen, gjort gällande att tribunalen missuppfattade bevisningen och åsidosatte en väsentlig formföreskrift när den fann att 2008 och 2010 års avtal var en av orsakerna till den att Carpatairs konkurrensställning försämrades.

22 För det första ansåg tribunalen att Carpatair var personligen och direkt berört av 2008 och 2010 års avtal, eftersom Carpatair och Wizz Air, vid antagandet år 2011 av beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet, konkurrerade på fem linjer från Timişoaras internationella flygplats och då antalet passagerare hos Carpatair samt intäkter och inkomster på dessa fem linjer hade minskat avsevärt mellan åren 2008 och 2010.

23 Tribunalen beaktade emellertid inte den omständigheten att denna minskning var jämförbar med, eller till och med klart lägre än, den minskning som Carpatair hade drabbats av på de linjer där bolaget inte konkurrerade med Wizz Air.

24 Den överklagade domen innehåller dessutom uppenbara fel som har betydelse för beräkningen av minskningen av Carpatairs intäkter.

25 För det andra fann tribunalen, i punkt 77 i den överklagade domen, att det av de yttranden som Carpatair hade lämnat under det administrativa förfarandet framgick att bolaget även klagade över att det inte hade kunnat överta de flygningar från Timişoaras internationella flygplats som hade utförts av två andra flygbolag som hade lämnat denna flygplats år 2008 och som numera utfördes av Wizz Air. Denna omständighet diskuterades emellertid inte vid tribunalen. Bilaga A.8 till ansökan om ogiltigförklaring, med rubriken ”Carpatairs yttrande till kommissionen av den 7 juni 2011”, nämndes endast i denna ansökan, utan att det gjordes någon sammanfattning av den. Än mindre har bilagan varit föremål för ett åsiktsutbyte vid tribunalen, vilket strider mot den väsentliga formföreskrift som Wizz Airs rätt att yttra sig häröver utgör.

26 Carpatair har gjort gällande att Wizz Airs första grund inte kan tas upp till prövning. Grunden innebär nämligen endast en begäran om att domstolen ska göra en ny bedömning av de faktiska omständigheterna och bevisningen. Den missuppfattning som Wizz Air har gjort gällande framgår inte heller på ett uppenbart sätt av handlingarna i målet.

27 Carpatair har i andra hand gjort gällande att överklagandet inte kan vinna bifall på denna grund.

28 Carpatair har för det första gjort gällande att nämnda grund bygger på en missuppfattning av punkt 73 i den överklagade domen, i vilken tribunalen endast angav att Carpatair hade visat att 2008 och 2010 års avtal var en av orsakerna till att dess konkurrensställning försämrades. Den omständigheten att även andra linjer som trafikerades av Carpatair, än de på vilka detta bolag konkurrerade med Wizz Air, också drabbades av minskade intäkter påverkar inte detta konstaterande.

29 Wizz Air är vidare ovetande om att de negativa effekterna av 2008 och 2010 års avtal inte är begränsade till de linjer där Wizz Air konkurrerade med Carpatair. I den överklagade domen fastställs emellertid endast sådana effekter på de linjer där Carpatair konkurrerade direkt med Wizz Air, i enlighet med artikel 263 fjärde stycket FEUF.

30 Slutligen gjorde tribunalen, i punkterna 75 och 76 i den överklagade domen, visserligen ett mindre fel vid beräkningen av minskningen av intäkterna på Carpatairs linjer. Det är emellertid obestridligt att dessa intäkter minskade betydligt mellan åren 2008 och 2010.

31 För det andra åsidosatte tribunalen inte Wizz Airs rätt att yttra sig över argumentet att det var omöjligt för Carpatair att ta över två andra flygbolags linjer från Timişoaras internationella flygplats. Såsom tribunalen angav i punkt 77 i den överklagade domen hade Carpatair nämligen redan yttrat sig häröver under den inledande undersökningen. Wizz Air hade således kännedom om Carpatairs uppfattning. Wizz Air har dessutom förbisett att tribunalens konstaterande i punkt 78 i den överklagade domen grundar sig på bevisningen i bilagorna A.7 och A.8 till ansökan om ogiltigförklaring.

32 För det tredje och sista har Wizz Air inte beaktat samtliga omständigheter på grundval av vilka tribunalen, i punkterna 54–86 i den överklagade domen, fann att Carpatair var personligen berört.

AITTV:s första grund i mål C-246/23 P

33 Som första grund har AITTV, med stöd av kommissionen, framför allt gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att Carpatair var direkt och personligen berört av det omtvistade beslutet.

34 För det första nöjde sig tribunalen med att anta, utan att det fanns tillräcklig bevisning härför, att Carpatair och Wizz Air var konkurrenter, utan att beakta de uppgifter som AITTV hade lagt fram och som visade att Carpatair och Wizz Air inte var flygbolag av jämförbar typ och storlek och att de trafikerade till stor del olika linjer.

35 För det andra antog tribunalen även, utan att det fanns tillräcklig bevisning härför, att Carpatair påverkades väsentligt av det omtvistade beslutet, utan att beakta de argument som anförts vid den.

36 AITTV hade nämligen vid tribunalen gjort gällande att vid tidpunkten för ingåendet av 2008 och 2010 års avtal var Carpatairs rättsliga och faktiska situation, oberoende av dessa avtal, sådan att Carpatair inte med framgång hade kunnat fortsätta sin verksamhet från Timişoaras internationella flygplats, eftersom dess verksamhetsmodell var föråldrad. Tribunalen beaktade inte heller den globala finanskrisen, som påverkade flygbolagen vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna och som utgjorde en annan trolig förklaring till Carpatairs svårigheter, trots den bevisning som förebringats i detta avseende.

37 Dessutom hade Carpatair inte lagt fram någon bevisning för att 2008 och 2010 års avtal skulle ha någon som helst inverkan på dess situation, som Carpatair självt, i punkt 4 i sin ansökan om ogiltigförklaring, ansåg var identisk med den situation som ett stort antal andra flygbolag som trafikerar Timişoaras internationella flygplats befann sig i. Det framgår dessutom av punkt 116 i nämnda ansökan att effekterna av dessa avtal inte nödvändigtvis var specifika för detta flygbolag. Tribunalen prövade emellertid inte huruvida bolagets eventuella förluster berodde på konkurrensen från andra flygbolag än Wizz Air eller på andra faktorer.

38 Såsom anges i punkt 70 i den överklagade domen minskade visserligen antalet passagerare som flög med Carpatair samt bolagets intäkter och inkomster på de fem linjer där det konkurrerade med Wizz Air avsevärt mellan åren 2008 och 2010. Den bevisning som getts in till tribunalen visar emellertid att Carpatairs intäkter minskade på samtliga linjer som detta flygbolag trafikerade från Timişoaras internationella flygplats och inte endast på de linjer som sammanföll med linjer som trafikerades av Wizz Air. I den överklagade domen behandlas emellertid inte dessa omständigheter, vilka visar att Carpatair inte är direkt och personligen berört i den mening som avses i artikel 263 fjärde stycket FEUF.

39 För det tredje hänvisade tribunalen, i punkt 78 i den överklagade domen, till en utebliven vinst för Carpatair, trots att bolaget inte hade åberopat detta i sina inlagor i första instans.

40 Carpatair har gjort gällande att AITTV:s första grund inte kan tas upp till prövning, eftersom den är vag och opreciserad. AITTV har nämligen inte gjort någon åtskillnad mellan de omtvistade åtgärderna och motsvarande rättsliga kriterier och har blandat ihop tribunalens prövning av sökandens talerätt som sådan och dess prövning av huruvida det finns ett berättigat intresse av att få saken prövad.

41 Carpatair har i andra hand gjort gällande att överklagandet inte kan vinna bifall på denna grund.

42 Tribunalen har nämligen noggrant bestämt och tillämpat de relevanta rättsliga kriterierna för att fastställa Carpatairs rätt att föra talan om ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet i den del det avser såväl 2008 och 2010 års avtal som 2010 års publikation. Det framgår tydligt av systematiken i den överklagade domen, i vilken frågan huruvida Carpatair är personligen berört av 2008 och 2010 års avtal samt frågan huruvida Carpatair berörs direkt av såväl dessa avtal som av 2010 års publikation, att Carpatairs talerätt fastställts på ett korrekt sätt.

AITTV:s femte grund i mål C-246/23 P

43 Som femte grund har AITTV, med stöd av kommissionen, för det första gjort gällande att tribunalen inte i tillräcklig utsträckning beaktade den bevisning som kommissionen, Wizz Air och AITTV hade lagt fram och som visade att det inte förelåg någon faktisk konkurrens mellan Wizz Air och Carpatair vid tiden för ingåendet av 2008 och 2010 års avtal.

44 AITTV anser att tribunalen, även om den inte är skyldig att pröva varje argument som anförts vid den, ändå åsidosätter en väsentlig formföreskrift när den, såsom i förevarande fall i punkterna 63 och 69 i den överklagade domen, nämner ett stort antal argument och materiella bevis utan att bedöma dessa, trots att en annan bedömning härav skulle ha lett till att Carpatairs talan skulle ha avvisats.

45 Den bevisning som AITTV, Wizz Air och kommissionen har lagt fram visar bland annat att 2008 och 2010 års avtal var ekonomiskt rationella och att flygbolagen hade valts ut efter en inbjudan att anmäla intresse, vilket gjorde det möjligt för AITTV att välja ut de attraktivaste anbuden. Dessa omständigheter gjorde det möjligt att slå fast att dessa avtal skulle medföra en marginell lönsamhet.

46 Den överklagade domen innehåller inte heller några preciserade uppgifter om de relevanta marknaderna och marknadsandelarna, flygbolagens kapacitet, linjernas utbytbarhet, kostnader och vinstmarginaler samt andra parametrar utifrån det är möjligt att avgöra huruvida Wizz Air och Carpatair var konkurrenter.

47 Även om tribunalen, i punkt 15 i den överklagade domen, medgav att Carpatair hade upphört med sin verksamhet på Timişoaras internationella flygplats och att bolaget inte längre tillhandahöll reguljärflyg, har tribunalen inte tagit tillräcklig hänsyn till dessa väsentliga omständigheter.

48 För det andra åsidosatte tribunalen sin motiveringsskyldighet genom att inte identifiera orsakssambandet mellan Carpatairs ekonomiska svårigheter och den påstådda konkurrensen från Wizz Air och genom att i punkt 83 i den överklagade domen begränsa sig till att göra antaganden samtidigt som den bortsåg från de andra möjliga förklaringar som framgick av handlingarna i målet.

49 Samtidigt som Carpatair, i punkt 46 i sin ansökan i första instans, hävdade att det direkt konkurrerade med Wizz Air på fem flyglinjer, medgav Carpatair, i punkt 50 i ansökan, att det hade upphört med sin verksamhet på femton linjer från Timişoaras internationella flygplats. Härav följer att Carpatairs svårigheter var alltför stora för att de skulle kunna bero på konkurrensen från Wizz Air, på endast en tredjedel av de linjer som Carpatair trafikerade från denna flygplats.

50 Dessutom underlät Carpatair att i sin ansökan i första instans ange att det på vissa linjer hade konkurrens från andra flygbolag än Wizz Air. Denna konkurrens, som även den kunde ha påverkat Carpatairs situation, undersöktes emellertid inte i den överklagade domen.

51 Carpatair anser att AITTV:s femte grund inte kan tas upp till prövning, eftersom sistnämnda bolag härigenom endast upprepar argument som redan anförts vid tribunalen, utan att visa att det skett en felaktig rättstillämpning eller att bevisningen missuppfattats.

52 Carpatair har i andra hand gjort gällande att överklagandet inte kan vinna bifall på denna grund.

53 Kommissionen har i detta avseende påpekat att enligt fast rättspraxis ska den väsentliga inverkan på sökandens konkurrensställning på de relevanta marknaderna inte konstateras genom en fördjupad analys av de olika konkurrensförhållandena på dessa marknader, utan den följer i princip av ett konstaterande vid första anblicken att beviljandet av den berörda åtgärden väsentligen påverkar denna ställning.

54 Den detaljerade analysen i den överklagade domen visar enligt kommissionen att tribunalen gjorde en tillräcklig prövning av all bevisning som lagts fram och att den hade fog för att dra slutsatsen att 2008 och 2010 års avtal kunde ha en väsentlig inverkan på Carpatairs konkurrensställning på de relevanta marknaderna.

Domstolens bedömning

Upptagande till prövning

55 För det första, vad gäller frågan huruvida Wizz Airs första grund kan tas upp till prövning, konstaterar domstolen att Carpatair, samtidigt som det har gjort gällande att tribunalens bedömning av de faktiska omständigheterna inte är materiellt oriktig, likväl har medgett att tribunalen gjorde ett fel vid beräkningen av minskningen av Carpatairs intäkter, vad gäller de belopp som angavs i en av bilagorna till dess ansökan om ogiltigförklaring. Wizz Air har dessutom, genom sitt åberopande av att tribunalen åsidosatt dess rätt att yttra sig, inte begränsat sig till att begära att domstolen ska göra en ny bedömning av de faktiska omständigheterna, utan har åberopat att en väsentlig formföreskrift har åsidosatts. Detta utgör en rättslig grund som domstolen kan pröva inom ramen för ett överklagande.

56 För det andra, vad gäller frågan huruvida AITTV:s första grund kan tas upp till prövning, ska det påpekas att denna grund inte är så vagt formulerad att den inte gör det möjligt att förstå de argument som den vilar på. Dessutom kan enbart den omständigheten att detta bolag har missförstått sakprövningsförutsättningarna för en talan om ogiltigförklaring, vilka föreskrivs i artikel 263 fjärde stycket FEUF, inte medföra att nämnda grund ska avvisas. Om det antas att en sådan missuppfattning är styrkt, innebär denna nämligen att talan inte kan vinna bifall såvitt avser samma grund.

57 För det tredje och sista, vad gäller frågan huruvida AITTV:s femte grund kan tas upp till prövning, konstaterar domstolen att AITTV genom denna grund har kritiserat tribunalen för att i den överklagade domen inte ha beaktat den bevisning som lagts fram vid den och för att den åsidosatt sin motiveringsskyldighet. Eftersom denna grund hänför sig till den överklagade domen kan den inte utgöra en upprepning av argument som anförts i första instans.

58 Härav följer att Carpatairs argument i fråga om att Wizz Airs första grund och AITTV:s första och femte grund inte kan tas upp till prövning ska underkännas i sin helhet.

Prövning i sak

59 Det har inte bestritts att det omtvistade beslutet dels utgör en individuell rättsakt, i den utsträckning som det där slås fast att 2008 och 2010 års avtal inte utgör statligt stöd, dels utgör en regleringsakt som inte medför genomförandeåtgärder i den mening som avses i artikel 263 fjärde stycket tredje ledet FEUF, i den utsträckning som det i beslutet slås fast att den ordning för flygplatsavgifter som infördes genom 2010 års publikation inte utgör statligt stöd. Tribunalen gjorde följaktligen en riktig bedömning när den slog fast att Carpatair, för att styrka sin talerätt, måste visa att det är direkt och personligen berört av den del av det omtvistade beslutet som avser 2008 och 2010 års avtal, medan det räckte att företaget visade att det är direkt berört av den del av beslutet som avser 2010 års publikation.

60 AITTV och Wizz Air har, med stöd av kommissionen, bestritt tribunalens bedömning att Carpatair var direkt och personligen berört av den del av det omtvistade beslutet som avsåg 2008 och 2010 års avtal och att det var direkt berört av den del av beslutet som avsåg 2010 års publikation.

– *Kravet på att Carpatair ska vara personligen berört*

61 När sökanden ifrågasätter ett beslut, i vilket ett stöd bedöms, som antagits med stöd av artikel 108.3 FEUF eller efter det formella granskningsförfarandet, ska denne visa att beslutet påverkar sökanden på grund av vissa för denne utmärkande egenskaper eller på grund av faktiska omständigheter som särskiljer sökanden från alla andra rättssubjekt och att beslutet därigenom medför att denne individualiseras på motsvarande sätt som den som ett sådant beslut är riktat till. Så är till exempel fallet om sökandens ställning på den berörda marknaden påverkas väsentligt av det stöd som är föremål för prövning i det aktuella beslutet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 september 2015, Mory m.fl./kommissionen, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punkt 97, och dom av den 31 januari 2023, kommissionen/Braesch m.fl., C-284/21 P, EU:C:2023:58, punkt 54).

62 I punkterna 61–86 i den överklagade domen slog tribunalen fast att Carpatair var personligen berört av den del av det omtvistade beslutet som avsåg 2008 och 2010 års avtal. Efter att ha funnit att den omständigheten att Carpatair hade spelat en aktiv roll under det administrativa förfarandet inte hade någon avgörande betydelse, underströk tribunalen dels att Carpatair hade lämnat uppgifter om de marknader på vilka det hade konkurrens från Wizz Air och hade visat att dessa avtal var en av orsakerna till den väsentliga försämringen av dess konkurrensställning på dessa marknader, dels att Carpatair hade visat att det hade en särskild ställning som särskilde bolaget från de andra flygbolag som var verksamma på Timișoaras internationella flygplats.

63 För det första, vad gäller tribunalens bedömning i punkterna 63–70 och 73–85 i den överklagade domen att Carpatair hade visat att 2008 och 2010 års avtal kunde ha en väsentlig påverkan på dess konkurrensställning på de berörda marknaderna, erinrar domstolen om att den omständigheten att klaganden har visat att dess ställning på den berörda marknaden väsentligt har påverkats inte innebär att det är nödvändigt att slutgiltigt ta ställning till konkurrensförhållandena mellan denna klagande och de företag som gynnats av den omtvistade åtgärden, utan det krävs endast att klaganden på ett relevant sätt anger skälen till varför kommissionens beslut kan skada klagandens legitima intressen genom att väsentligen påverka dennes ställning på denna marknad. En väsentlig påverkan på klagandens konkurrensställning på den aktuella marknaden följer nämligen inte av någon fördjupad analys av de olika konkurrensförhållandena på denna marknad, som gör det möjligt att exakt fastställa i vilken omfattning dess konkurrensställning påverkas, utan följer i princip av ett konstaterande vid första påseendet att beviljande av det stöd som avses i kommissionens beslut leder till att denna ställning väsentligen påverkas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 juli 1990, COFAZ/kommissionen, C-169/84, EU:C:1990:301, punkt 28, och dom av den 20 januari 2022, Deutsche Lufthansa/kommissionen, C-594/19 P, EU:C:2022:40, punkterna 74 och 75 och där angiven rättspraxis).

64 AITTV har i förevarande fall för det första kritiserat tribunalen för att den, i punkt 69 i den överklagade domen, slog fast att Wizz Air och Carpatair var konkurrenter på fem linjer från Timișoaras internationella flygplats, utan att beakta de motargument som anförts vid tribunalen.

65 Det ska härvid erinras om att grunden avseende tribunalens underlåtenhet att bemöta argument som anförts i första instans i praktiken innebär ett åberopande av att tribunalen har åsidosatt den motiveringsskyldighet som följer av artikel 36 i stadgan för Europeiska unionens domstol, vilken enligt artikel 53 första stycket i samma stadga och artikel 117 i tribunalens rättegångsregler är tillämplig på tribunalen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 maj 2010,

Gogos/kommissionen, C-583/08 P, EU:C:2010:287, punkt 29, och dom av den 14 september 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punkt 93).

66 Vidare framgår det av punkterna 64–69 i den överklagade domen att tribunalen konstaterade att Wizz Air och Carpatair konkurrerade med varandra på fem linjer från Timişoaras internationella flygplats, på grund av att dessa linjer trafikerade samma flygplatser eller flygplatser som låg mindre än 100 kilometer från varandra. Det framgår däremot inte av något avsnitt i den överklagade domen att tribunalen prövade de argument som AITTV hade framfört till stöd för att det inte fanns någon sådan konkurrens. AITTV gjorde bland annat, i punkt 15 i sin interventionsinlaga till tribunalen, gällande att Wizz Air och Carpatair hade olika affärsmodeller och att deras flygplansflottor skilde sig åt i tekniskt hänseende.

67 Tribunalen är visserligen inte skyldig att utforma domskälen så, att samtliga resonemang som parterna i målet fört behandlas vart och ett för sig och på ett uttömmande sätt, utan motiveringen kan vara underförstådd, förutsatt att de berörda får kännedom om skälen till att tribunalen inte har godtagit deras argument och att domstolen får ett tillräckligt underlag för att kunna utföra sin prövning (dom av den 9 september 2008, FIAMM m.fl./rådet och kommissionen, C-120/06 P och C-121/06 P, EU:C:2008:476, punkt 96, och dom av den 14 september 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punkt 94).

68 Det är även riktigt, såsom det har erinrats om i punkt 63 ovan, att vid bedömningen av huruvida en talan kan tas upp till prövning enligt artikel 263 fjärde stycket FEUF, innebär den omständigheten att klaganden visar att dess ställning på den berörda marknaden har påverkats i väsentlig grad inte att det är nödvändigt att slutgiltigt ta ställning till konkurrensförhållandet mellan denna sökande och den påstådda mottagaren av det aktuella stödet.

69 Eftersom de uppgifter som AITTV hade lämnat i förevarande fall syftade till att bestrida relevansen av de uppgifter som Carpatair hade lämnat för att styrka att detta flygbolag vid första påseendet konkurrerade med Wizz Air, borde tribunalen, för att uppfylla sin motiveringsskyldighet, ha angett skälen till att den ansåg att dessa uppgifter inte kunde påverka dess bedömning att Carpatair och Wizz Air var konkurrenter.

70 Av det ovan anförda följer att tribunalen, genom att slå fast att Carpatair konkurrerade med Wizz Air på fem flyglinjer från Timișoaras internationella flygplats, utan att ange skälen till varför den inte godtog de argument som AITTV hade framfört till stöd för att det inte fanns någon sådan konkurrens, åsidosatte skyldigheten att i tillräcklig utsträckning motivera sina domar så att de berörda kan få kännedom om de skäl som den grundat sig på och så att domstolen kan utföra sin prövning vid ett överklagande.

71 För det andra anser Wizz Air och AITTV att tribunalen, i punkterna 73–85 i den överklagade domen, inte visade att 2008 och 2010 års avtal kunde vara orsaken till den väsentliga påverkan på Carpatairs konkurrensställning.

72 I den överklagade domen grundade sig tribunalen på två skäl för att, i punkt 79 i den överklagade domen, slå fast att Carpatair hade visat att 2008 och 2010 års avtal var en av orsakerna till att dess marknadsställning hade påverkas i väsentlig grad och till att dess konkurrensställning hade försämrats.

73 Tribunalen konstaterade, i punkt 77 i den överklagade domen, att Carpatair under det administrativa förfarandet hade klagat över en utebliven vinst till följd av att det hade varit omöjligt för detta flygbolag att överta två linjer från Timișoaras internationella flygplats till norra Italien.

74 Såsom framgår av den rättspraxis som det hänvisas till i punkt 61 ovan ankommer det emellertid på klaganden att vid tribunalen lägga fram bevisning som styrker dess talerätt. Såsom Wizz Air och AITTV har påpekat, med stöd av kommissionen, åberopade Carpatair emellertid inte denna uteblivna vinst i sin ansökan i första instans.

75 Även om det är riktigt att Carpatair till denna ansökan, såsom bilaga A.8, bifogade de yttranden som bolaget hade inkommit med under det administrativa förfarandet och i vilka Carpatair hänvisade till den nämnda uteblivna vinsten, nämns denna bilaga endast i fotnoten på sidan 31 i ansökan, där det endast görs en generell hänvisning till nämnda bilaga. Någon sådan utebliven vinst orsakad av Wizz Airs illojala konkurrens nämns inte i något av de avsnitt i Carpatairs ansökan som rör frågan huruvida dess talan om ogiltigförklaring kan tas upp till prövning.

76 Kravet på att en ”kort framställning av grunderna” ska lämnas i varje ansökan enligt artikel 21 i stadgan för Europeiska unionens domstol, vilken är tillämplig på tribunalen enligt artikel 53 första stycket i denna stadga och artikel 76 d i tribunalens rättegångsregler, innebär att det i ansökan klart ska anges vari grunden för talan består. För att en talan vid tribunalen ska kunna tas upp till prövning krävs det således bland annat att de väsentliga, faktiska och rättsliga, omständigheter som talan grundas på, åtminstone kort men på ett konsekvent och begripligt sätt, framgår av innehållet i själva ansökan. Innehållet i en ansökan kan visserligen understödjas och kompletteras i specifika avseenden genom hänvisning till specifika avsnitt i bifogade handlingar, men en generell hänvisning till andra handlingar kan inte kompensera avsaknaden av väsentliga delar av den rättsliga argumenteringen som enligt dessa bestämmelser ska återfinnas i själva ansökan (se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 mars 2022, WV/utrikestjänsten, C-162/20 P, EU:C:2022:153, punkterna 67 och 68, och dom av den 27 februari 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punkt 96).

77 Under dessa omständigheter ankom det följaktligen inte på tribunalen att komplettera de argument som Carpatair hade framfört i sin ansökan, genom att i bilagorna till ansökan söka efter och identifiera bevisning som kunde styrka att Carpatairs talan kunde tas upp till prövning.

78 Tribunalen gjorde sig således skyldig till felaktig rättstillämpning när den i punkt 77 i den överklagade domen grundade sig på en utebliven vinst för Carpatair till följd av att det varit omöjligt för bolaget att överta två linjer från Timișoaras internationella flygplats till norra Italien.

79 Vidare konstaterade tribunalen, i punkterna 74–76 i den överklagade domen, att det av bilaga A.7. till ansökan framgår att Carpatairs nettointäkter mellan åren 2008 och 2010 på de fem linjerna från Timișoaras internationella flygplats, som tribunalen fann att detta bolag konkurrerade med Wizz Air på, hade minskat med 52 procent, vad gäller fyra linjer till Italien, och med 57 procent, vad gäller linjen till Düsseldorf (Tyskland).

80 Såsom Wizz Air har gjort gällande beror detta konstaterande på en missuppfattning av bilaga A.7 till Carpatairs ansökan om ogiltigförklaring. Dessa procentsatser återspeglar nämligen inte minskningen av intäkterna på dessa flyglinjer, utan motsvarar den andel som intäkterna på nämnda flyglinjer för år 2010 motsvarar i förhållande till intäkterna på samma flyglinjer för år 2008, vilket Carpatair för övrigt har medgett i sin svarsskrivelse.

81 Såsom Wizz Air och AITTV har gjort gällande, utan att Carpatair har bestritt detta, framgår det dessutom av bilaga A.7 att intäkterna på vissa av Carpatairs flyglinjer från Timişoaras internationella flygplats, som tribunalen i punkt 69 i den överklagade domen fann att det sistnämnda bolaget inte hade visat att det konkurrerade med Wizz Air på, minskade lika mycket som, om inte mer än, intäkterna på de linjer på vilka Carpatair enligt tribunalen konkurrerade direkt med Wizz Air.

82 Genom att inte beakta dessa omständigheter trots att de uppenbart framgick av bilaga A.7 till Carpatairs ansökan i första instans och genom att underlåta att förklara skälen till att dessa inte beaktats, ska tribunalen anses ha missuppfattat denna bevisning och åsidosatt sin motiveringsskyldighet.

83 Mot bakgrund av denna generella minskning av intäkterna på de flyglinjer som Carpatair trafikerade från Timişoaras internationella flygplats, kunde tribunalen inte heller nöja sig med att, i punkt 80 i den överklagade domen, ange att de omständigheter som Carpatair lagt fram för att visa att 2008 och 2010 års avtal väsentligt kunde påverka dess konkurrensställning på de berörda marknaderna inte påverkades av de argument som syftade till att visa att denna minskning kunde ha orsakats av andra faktorer, såsom flygbolagets påstått föråldrade affärsmodell, den konkurrens som detta bolag var utsatt för från andra flygbolag än Wizz Air eller den globala finanskrisen, utan att beakta dessa argument och i vart fall utan att förklara varför det saknades fog för dessa argument.

84 Såsom tribunalen erinrade om i punkt 82 i den överklagade domen kan det visserligen inte krävas att Carpatair visar att dess väsentliga ekonomiska svårigheter uteslutande beror på 2008 och 2010 års avtal. Det krävs emellertid att tribunalen har kunnat dra slutsatsen att det åtminstone var sannolikt att dessa avtal var orsaken till dessa svårigheter.

85 Av det ovan anförda följer att tribunalen inte tillräckligt motiverat sin bedömning att 2008 och 2010 års avtal på ett väsentligt sätt kunde påverka Carpatairs konkurrensställning på de relevanta marknaderna.

86 För det andra, vad gäller tribunalens bedömning i punkterna 71 och 72 i den överklagade domen, att Carpatair hade visat att det hade en särskild ställning som särskilde det i förhållande till de andra flygbolag som var verksamma på Timişoaras internationella flygplats, erinrar domstolen inledningsvis om att frågor om upptagande till prövning av en talan om ogiltigförklaring utgör frågor om tvingande rätt som unionsdomstolarna får pröva när som helst, även ex officio (dom av den 21 september 2023, China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products m.fl./kommissionen, C-478/21 P, EU:C:2023:685, punkt 42 och där angiven rättspraxis).

87 Påståendet i punkt 72 i den överklagade domen att Carpatair hade en särskild ställning, eftersom det var det enda bolag som direkt konkurrerade med Wizz Air på fem linjer från Timişoaras internationella flygplats, är bristfälligt motiverat, såsom påpekats i punkt 70 ovan.

88 De påstådda konkurrensförhållandena mellan Wizz Air och Carpatair kunde således inte utgöra stöd för konstaterandet att det sistnämnda flygbolaget hade en särskild ställning som särskilde det i förhållande till alla andra rättssubjekt och därigenom medförde att det individualiserades på motsvarande sätt som den som det omtvistade beslutet var riktat till, det vill säga Rumänien.

89 Under dessa omständigheter kan påståendet i punkt 71 i den överklagade domen, enligt vilket Carpatairs verksamhet hade en central betydelse för verksamheten vid Timişoaras internationella flygplats och att Carpatair erhöll 90 procent av sin omsättning från sin verksamhet från denna flygplats, inte i sig visa att sistnämnda bolag, beträffande vilket det inte har visats att det konkurrerade med Wizz Air, är personligen berört av den del av det omtvistade beslutet i vilken det konstateras att 2008 och 2010 års avtal mellan nämnda flygplats och Wizz Air inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107 FEUF.

90 Av det ovan anförda följer att tribunalen inte tillräckligt motiverade sin slutsats att Carpatair hade visat att det var personligen berört av den del av det omtvistade beslutet som avsåg 2008 och 2010 års avtal.

– *Kravet på att Carpatair ska vara personligen berört*

91 Såsom tribunalen med rätta erinrade om i punkterna 87 och 89 i den överklagade domen måste Carpatair, för att visa att bolaget var direkt berört av det omtvistade beslutet, bland annat visa att detta beslut har en direkt inverkan på dess rättsliga ställning, genom att anföra relevanta skäl för att beslutet kan ge bolaget en konkurrensnackdel.

92 I detta sammanhang påpekade tribunalen, i punkt 90 i den överklagade domen, att det av handlingarna i målet framgick att Wizz Air var den påstådda mottagaren av stöd enligt 2008 och 2010 års avtal samt 2010 års publikation, att detta bolag och Carpatair bedrev liknande verksamhet och att de var verksamma på samma tjänstemarknad och på samma geografiska marknad. Tribunalen drog därför slutsatsen att Carpatair hade anfört relevanta skäl för att det omtvistade beslutet kunde ge bolaget en konkurrensnackdel.

93 AITTV har emellertid kritiserat tribunalen för att i punkt 90 ha konstaterat att Wizz Air och Carpatair var konkurrenter, utan att beakta de motargument som hade anförts vid den i detta avseende.

94 Såsom redan har angetts i punkt 70 ovan har tribunalen inte tillräckligt motiverat detta konstaterande.

95 Den överklagade domen är således även bristfälligt motiverad i den del tribunalen slog fast att Carpatair är direkt berört av det omtvistade beslutet såväl i den del det avser 2008 och 2010 års avtal som i den del det avser 2010 års publikation.

96 Av det ovan anförda följer att tribunalen inte tillräckligt har motiverat varför den ansåg att Carpatair hade rätt att väcka talan om ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet. Talan ska således bifallas såvitt avser Wizz Airs första grund samt AITTV:s första och femte grund, med avseende på bestridandet av Carpatairs talerätt.

97 Den överklagade domen ska därför upphävas, utan att det är nödvändigt att pröva AITTV:s och Wizz Airs övriga grunder för överklagandena eller kommissionens överklagande, särskilt i den mån de syftar till att ifrågasätta tribunalens resonemang i sak.

Talan vid tribunalen

98 Enligt artikel 61 första stycket andra meningen i stadgan för Europeiska unionens domstol kan denna, om den upphäver tribunalens avgörande, själv slutligt avgöra målet, om detta är färdigt för avgörande.

99 Så är inte fallet i förevarande mål.

100 Med hänsyn till att den överklagade domen innehåller flera missuppfattningar av bevisningen och en bristande motivering på flera punkter, kräver en prövning av huruvida talan i första instans kan tas upp till prövning och av huruvida talan eventuellt ska bifallas nämligen bedömningar av faktiska omständigheter som skulle kräva att domstolen vidtog ytterligare åtgärder för processledning eller bevisupptagning.

101 Målet ska därför återförvisas till tribunalen.

Rättegångskostnader

102 Eftersom målet återförvisas till tribunalen ska frågan om rättegångskostnader i förevarande mål om överklagande anstå.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (nionde avdelningen) följande:

1) **Domen av den 8 februari 2023, Carpatair/kommissionen (T-522/20, EU:T:2023:51), som meddelats av Europeiska unionens tribunal, upphävs.**

2) **Målet återförvisas till Europeiska unionens tribunal.**

3) **Frågan om rättegångskostnader anstår.**

Underskrifter