HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a opta extinsă)

8 februarie 2023*

„Ajutoare de stat – Sectorul aviației – Măsuri puse în aplicare de România în favoarea aeroportului Timișoara – Măsuri puse în aplicare de aeroportul Timișoara în favoarea Wizz Air și a companiilor aeriene care utilizează acest aeroport – Decizie prin care se constată în parte inexistența unui ajutor de stat în favoarea aeroportului Timișoara și a companiilor aeriene care utilizează acest aeroport – Tarife de aeroport – Acțiune în anulare – Act normativ – Afectare individuală – Afectare substanțială a poziției concurențiale – Afectare directă – Interesul de a exercita acțiunea – Admisibilitate – Articolul 107 alineatul (1) TFUE – Caracter selectiv – Avantaj – Criteriul operatorului privat”

În cauza T-522/20,

Carpatair SA, cu sediul în Timișoara (România), reprezentată de J. Rivas Andrés și A. Manzaneque Valverde, avocați,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de F. Tomat și C. Georgieva, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

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

și de

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

intervenientе,

TRIBUNALUL (Camera a opta extinsă),

compus, la deliberări, din domnii S. Papasavvas, președinte, J. Svenningsen, M. Jaeger, C. Mac Eochaidh și doamna T. Pynnä (raportoare), judecători,

* Limba de procedură: engleza.

grefier: domnul P. Cullen, administrator,

având în vedere faza scrisă a procedurii,

în urma ședinței din 12 septembrie 2022,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin acțiunea întemeiată pe articolul 263 TFUE, reclamanta, Carpatair SA, solicită anularea Deciziei (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 atacată”), în măsura în care concluzionează că anumite măsuri nu constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

Istoricul cauzei

2 Aeroportul Internațional Timișoara (denumit în continuare „aeroportul”) este situat în vestul României, la 50 de kilometri (km) de aeroportul Arad (România), al cărui trafic este foarte limitat. Aeroportul este operat de cea de a doua intervenientă, Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV), care este o societate pe acțiuni în care statul român deține 80 % din acțiuni.

3 Reclamanta, Carpatair SA, este o companie aeriană regională română. În anul 2000, ea și-a stabilit baza la aeroport, de unde furniza servicii radiale, de tip „hub and spoke”. Între 2007 și 2009, activitatea aeroportului era axată pe activitățile reclamantei, care furniza servicii complete și care deservea aproximativ 32 de destinații interne și europene.

4 Preconizându-se creșterea traficului care trebuia să rezulte din aderarea României la Uniunea Europeană în anul 2007 și pentru a îndeplini condițiile de aderare la spațiul Schengen în materie de siguranță, AITTV a primit de la statul român o finanțare pentru construirea unui terminal pentru zborurile în afara Schengen și pentru echipamente de securitate.

5 Pe de altă parte, în cadrul unei strategii prin care se urmărea atragerea companiilor aeriene low-cost și creșterea rentabilității globale a aeroportului, AITTV a semnat în anul 2008 cu prima intervenientă, Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (denumită în continuare „Wizz Air”), o companie aeriană maghiară low-cost, acorduri care definesc principiile cooperării lor, precum și condițiile generale de utilizare a infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare de către Wizz Air (denumite în continuare „acordurile din 2008”). Două dintre aceste acorduri au fost modificate la 25 iunie 2010 printr-o nouă schemă de reduceri convenită între Wizz Air și AITTV, care viza perioada până la 6 februarie 2011 (denumite în continuare „acordurile de modificare din 2010”). Wizz Air a început să efectueze zboruri cu plecarea de pe aeroport în luna octombrie a anului 2008.

6 La 30 septembrie 2010, reclamanta a depus la Comisia Europeană o plângere privind un ajutor de stat presupus ilegal acordat de autoritățile române aeroportului în favoarea Wizz Air.

7 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 (denumită în continuare „decizia de deschidere”) privind finanțarea anuală pentru exploatare acordată AITTV în 2007, în 2008 și în 2009, reducerile și rabaturile privind tarifele de aeroport acordate în conformitate cu publicațiile de informare aeronautică (denumite în continuare „AIP”) din 2007, din 2008 și din 2010, acordurile din 2008, precum și neperceperea tarifelor de aeroport facturate Wizz Air între octombrie 2009 și februarie 2010. Prin publicarea acestei decizii în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 13 septembrie 2011 (JO 2011, C 270, p. 11), Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la respectiva măsură.

8 În decizia de deschidere, Comisia a arătat că estimează cu titlu preliminar că nu poate exclude faptul că reducerile și rabaturile prevăzute de AIP din 2007, din 2008 și din 2010, precum și acordurile din 2008 cuprind ajutoare de stat incompatibile cu piața internă.

9 Autoritățile române, precum și părțile interesate, printre care AITTV, reclamanta și Wizz Air, au depus observații scrise. Comisia a transmis observațiile părților interesate autorităților române, care au putut să depună comentarii cu privire la acestea.

10 Prin scrisorile trimise între 2011 și 2018, Comisia a solicitat informații suplimentare autorităților române, iar acestea au dat curs respectivelor solicitări.

11 Prin scrisorile trimise între anii 2011 și 2018, reclamanta a furnizat informații suplimentare.

12 Prin scrisorile trimise în anii 2011 și 2016, AITTV a prezentat informații suplimentare.

13 La 14 martie 2014, Comisia a informat autoritățile române și părțile interesate cu privire la adoptarea Orientărilor privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO 2014, C 99, p. 3, denumite în continuare „Orientările din 2014”) și le-a invitat să își prezinte observațiile. Comisia a primit observațiile reclamantei, ale Wizz Air și ale AITTV.

14 La 11 februarie și la 3 iulie 2015, Wizz Air a furnizat informații suplimentare.

15 Începând cu anul 2014, reclamanta și-a încetat activitatea pe aeroport și a făcut obiectul unei reorganizări judiciare. Principala sa bază de operațiuni se află în prezent pe aeroportul Arad, de unde propune în special zboruri charter. Aceasta nu mai propune zboruri regulate.

16 La 24 februarie 2020, Comisia a adoptat decizia atacată.

Decizia atacată

17 În decizia atacată, pe de o parte, Comisia a examinat existența unui ajutor de stat, în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, în ceea ce privește, în primul rând, finanțarea anuală acordată AITTV între anii 2007 și 2009 [a se vedea considerentele (38), (39) și (171)-(235) ale deciziei atacate], în al doilea rând, tarifele de aeroport publicate în AIP din 2007, din 2008 și din 2010 [a se vedea considerentele (40)-(49) și (267)-(299) ale deciziei atacate], în al treilea rând, acordurile din 2008 și acordurile de modificare din 2010 (denumite în continuare „a treia măsură”) [a se vedea considerentele (50)-(76) și (300)-(440) ale deciziei atacate] și, în al patrulea rând, neperceperea tarifelor de aeroport facturate către Wizz Air între octombrie 2009 și februarie 2010 [a se vedea considerentele (77), (78) și (441)-(443) ale deciziei atacate]. Pe de altă parte, întrucât a

considerat că anumite finanțări acordate AITTV constituiau ajutor de stat, Comisia a examinat compatibilitatea acestora cu piața internă (a se vedea considerentele (236)-(266) ale deciziei [în litigiu]).

18 În ceea ce privește tarifele de aeroport care figurează în AIP din 2007, din 2008 și din 2010, Comisia a concluzionat că rata de bază, rabaturile și reducerile la aceste tarife prevăzute în AIP menționate nu erau selective, întrucât erau aplicabile în mod nediscriminatoriu. Prin urmare, Comisia a concluzionat că această măsură nu constituia ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

19 În ceea ce privește a treia măsură, Comisia a observat că aceasta trebuia să determine o rentabilitate marginală pentru AITTV. În consecință, ea a apreciat că un operator privat prudent în economia de piață ar fi încheiat astfel de acorduri. În plus, această măsură s-ar fi înscris în cadrul unei strategii globale și al unui efort pe termen lung în favoarea rentabilității globale a aeroportului. Prin urmare, Comisia a concluzionat că respectivele acorduri nu conferiseră Wizz Air un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și că nu constituiau ajutoare de stat.

20 Dispozitivul deciziei atacate are următorul cuprins:

„*Articolul 1*

(1) Finanțarea publică pe care România a acordat-o în perioada 2007-2009 [AITTV] pentru dezvoltarea terminalului non-Schengen, îmbunătățirea căii de rulare, extinderea platformei și echipamentele de iluminat, în valoare de 29 194 600 [de lei românești (RON)], constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) [TFUE]. Ajutorul a fost pus în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) [TFUE].

(2) Ajutorul de stat menționat la alineatul (1) este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) [TFUE].

Articolul 2

Finanțarea publică pentru drumul de acces și dezvoltarea zonei de parcare în 2007 și pentru echipamentele de securitate în 2008, tarifele de aeroport din AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și acordurile din 2008 încheiate cu Wizz Air (inclusiv acordurile de modificare din 2010) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) [TFUE].

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează României.”

Concluziile părților

21 Reclamanta solicită Tribunalului:

– anularea deciziei atacate în măsura în care nu concluzionează că AIP din 2010 (denumită în continuare „a doua măsură”) și a treia măsură (denumite în continuare, împreună, „măsurile în litigiu”) constituie un ajutor de stat ilegal și incompatibil cu piața internă acordat Wizz Air;

– obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

22 Comisia, susținută de intervenientе, solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunii ca inadmisibilă;

– cu titlu subsidiar, respingerea acțiunii ca neîntemeiată;

– obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

Cu privire la admisibilitate

23 Fără a invoca în mod formal o excepție de inadmisibilitate în temeiul articolului 130 din Regulamentul de procedură al Tribunalului, Comisia, susținută de AITTV, arată că acțiunea ar fi inadmisibilă pentru motivul, pe de o parte, că reclamanta nu ar avea calitate procesuală activă pentru a solicita anularea deciziei atacate și, pe de altă parte, că aceasta nu ar avea un interes născut și actual în anularea deciziei atacate.

24 Reclamanta contestă argumentația Comisiei.

Cu privire la interesul de a exercita acțiunea

25 Comisia consideră că reclamanta nu ar avea un interes actual și direct în anularea deciziei atacate. Măsurile în litigiu nu ar avea o incidență defavorabilă asupra serviciilor de transport aerian actuale ale reclamantei, care ar avea o natură diferită de cea a serviciilor asigurate de Wizz Air în anii vizați de investigația Comisiei (și chiar la ora actuală). În ceea ce privește pretinsa voință a reclamantei de a-și relua activitățile pe aeroport, pe lângă faptul că nu ar fi susținută de niciun element de probă, aceasta nu ar fi de natură să demonstreze existența unui interes de a exercita acțiunea.

26 Pe de altă parte, prezenta acțiune nu ar putea să fie în mod direct în beneficiul reclamantei. Astfel, potrivit Comisiei, rezultatul favorabil al prezentei acțiuni nu ar avea incidență nici asupra acțiunii în răspundere, nici asupra acțiunii în recuperare formulate de reclamantă în fața instanțelor române. În cazul în care instanțele Uniunii ar anula decizia atacată în ceea ce privește măsurile în litigiu, Comisia ar trebui să reexamineze aceste măsuri și în special compatibilitatea lor cu piața internă. Întrucât Comisia dispune de o competență exclusivă în ceea ce privește aprecierea compatibilității măsurilor de ajutor, nicio instanță națională nu ar putea, în mod autonom, să concluzioneze în sensul incompatibilității unei măsuri cu piața internă și să dispună recuperarea ajutorului.

27 Potrivit unei jurisprudențe constante, o acțiune în anulare introdusă de o persoană fizică sau juridică nu este admisibilă decât în măsura în care această persoană are un interes să obțină anularea actului atacat. Un asemenea interes presupune ca anularea acestui act să poată avea, prin ea însăși, consecințe juridice și ca acțiunea să poată astfel aduce, prin rezultatul său, un beneficiu părții care a introdus-o (Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia (C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 55 și jurisprudența citată).

28 În plus, interesul de a formula o acțiune în anulare trebuie să fie născut și actual și se apreciază la data introducerii acțiunii (a se vedea Hotărârea din 7 noiembrie 2018, BPC Lux 2 și alții/Comisia, C-544/17 P, EU:C:2018:880, punctul 29 și jurisprudența citată).

29 Trebuie amintit de asemenea că, în principiu, o parte își menține interesul de a continua o acțiune în anulare atunci când aceasta din urmă poate constitui temeiul unei eventuale acțiuni în răspundere (a se vedea Hotărârea din 7 noiembrie 2018, BPC Lux 2 și alții/Comisia, C-544/17 P, EU:C:2018:880, punctul 42 și jurisprudența citată).

30 Eventualitatea unei acțiuni în despăgubire este suficientă pentru a constitui temeiul unui astfel de interes de a exercita acțiunea, în măsura în care acesta nu este ipotetic (a se vedea Hotărârea din 7 noiembrie 2018, BPC Lux 2 și alții/Comisia, C-544/17 P, EU:C:2018:880, punctul 43 și jurisprudența citată).

31 Pe de altă parte, interesul de a exercita acțiunea poate să decurgă din orice acțiune în fața instanțelor naționale în cadrul căreia eventuala anulare a actului atacat în fața instanței Uniunii poate aduce un beneficiu reclamantului (a se vedea Hotărârea din 7 noiembrie 2018, BPC Lux 2 și alții/Comisia, C-544/17 P, EU:C:2018:880, punctul 44 și jurisprudența citată).

32 Instanța Uniunii nu are obligația ca, în vederea examinării interesului de a exercita acțiunea în fața sa, să aprecieze probabilitatea temeiniciei unei acțiuni introduse la instanțele naționale în temeiul dreptului intern și, prin urmare, să se substituie acestora în vederea unei astfel de aprecieri. Este, în schimb, necesar, dar suficient ca, prin rezultatul său, acțiunea în anulare introdusă la instanța Uniunii să poată aduce un beneficiu părții care a introdus-o (a se vedea Hotărârea din 7 noiembrie 2018, BPC Lux 2 și alții/Comisia, C-544/17 P, EU:C:2018:880, punctul 56 și jurisprudența citată).

33 În speță, la 28 ianuarie 2016, reclamanta a formulat o acțiune în răspundere la Tribunalul București (România) împotriva AITTV, a autorităților române și a Wizz Air privind acordarea unui ajutor de stat în favoarea Wizz Air, în special prin intermediul măsurilor în litigiu. Această acțiune a condus la decizii ale Tribunalului București, precum și ale Curții de Apel București (România). Recursul formulat de reclamantă împotriva deciziei acesteia din urmă ar fi pendinte la Înalta Curte de Casație și Justiție (România).

34 În plus, în urma Hotărârii Tribunalului Timiș (România) din 30 august 2011, prin care s-a constatat caracterul de ajutor de stat ilegal al reducerii prevăzute la punctul 7.3 din a doua măsură și confirmată de Curtea de Apel Pitești (România) la 14 noiembrie 2012, reclamanta a formulat o acțiune în recuperarea ajutorului în cauză în anul 2015. Această acțiune ar fi în prezent pendinte la Curtea de Apel Alba Iulia (România), care a decis, la 21 decembrie 2020, să suspende judecarea cauzei până la pronunțarea unei hotărâri definitive în prezenta cauză.

35 De asemenea, nu se poate exclude ca o eventuală anulare a deciziei atacate să poată influența rezultatul contenciosului în curs în fața instanțelor române.

36 În plus, în ceea ce privește o a doua plângere depusă de reclamantă, Comisia ar fi informat-o, la 1 iulie 2020, cu privire la intenția sa de a nu deschide o procedură oficială de investigare în această a doua cauză, pentru motivul că măsurile în cauză ar fi similare celor examinate în decizia atacată. Pe de altă parte, reclamanta susține că examinarea preliminară de către Comisie a acestei a doua plângeri ar fi încă în curs.

37 Prin urmare, eventuala anulare a deciziei atacate ar putea conduce la o deschidere a procedurii oficiale de investigare în legătură cu această a doua cauză, în cadrul căreia reclamanta ar avea, în principiu, posibilitatea de a-și exercita drepturile procedurale prin formularea de observații.

38 Prin urmare, reclamanta a demonstrat corespunzător cerințelor legale că eventuala anulare a deciziei atacate îi putea aduce un beneficiu. Prin urmare, aceasta are un interes de a exercita acțiunea în anulare împotriva deciziei menționate.

Cu privire la calitatea procesuală activă

39 Comisia arată că reclamanta nu ar fi dovedit că este vizată în mod individual de decizia atacată.

40 În primul rând, reclamanta și-ar fi încetat activitatea pe aeroport din anul 2013, principala sa bază de operațiuni aflându-se în prezent pe aeroportul Arad. Aceasta și-ar fi schimbat de asemenea modelul comercial și ar propune în prezent zboruri charter. Reclamanta nu ar fi furnizat nicio informație specifică cu privire la raportul concurențial pe care îl avea cu Wizz Air la momentul introducerii acțiunii.

41 În al doilea rând, la data faptelor, reclamanta nu era decât una dintre numeroasele concurente ale Wizz Air pe aeroport și se afla în concurență directă cu aceasta numai pentru un număr foarte limitat de destinații. Alte două companii aeriene, Blue Air și Malev, se aflau de asemenea în concurență directă cu Wizz Air pe piața zborurilor regulate de pasageri dinspre și înspre aeroport.

42 În al treilea rând, reclamanta nu ar fi furnizat nicio informație cu privire la dimensiunea piețelor relevante, nici cu privire la propriile cote de piață, la cele ale Wizz Air și la cele ale altor concurenți potențiali pe aceste piețe, nici cu privire la evoluția respectivelor cote de piață după acordarea măsurilor în litigiu. Aceasta nu ar fi prezentat niciun element de probă care să demonstreze că diminuarea activității sale pe anumite linii, degradarea situației sale financiare și relocarea activităților sale în anul 2013 sau cota de piață pretins dobândită de Wizz Air pe piețele relevante ar fi consecința măsurilor în litigiu. În special, reclamanta nu a furnizat nici raportul administratorului judiciar, nici deciziile instanțelor naționale pe care le menționează. În plus, alți factori, printre care utilizarea unor aeronave de capacitate scăzută, utilizarea unui model de furnizare de servicii radiale, de tip „hub and spoke”, precum și criza financiară ar putea explica dificultățile sale financiare.

43 Wizz Air susține de asemenea că dificultățile întâmpinate de reclamantă nu ar fi fost cauzate de pretinsul ajutor care i-a fost acordat, ci de perimarea modelului de activitate al reclamantei în cursul anilor care au făcut obiectul anchetei, desuetudine evidențiată de administratorul judiciar în planul de reorganizare. În plus, însăși reclamanta ar fi beneficiat de avantaje pe aeroport în temeiul celei de a doua măsuri, astfel încât nu ar putea fi stabilită o legătură de cauzalitate între pretinsul ajutor acordat Wizz Air și deteriorarea poziției pe piață a reclamantei, care nu ar fi beneficiat de niciun avantaj.

44 În răspunsurile sale la întrebările Tribunalului din 11 martie 2022, Comisia arată, în ceea ce privește natura măsurilor în litigiu, că acestea din urmă ar trebui examinate separat, inclusiv în ceea ce privește admisibilitatea. În mod similar, Wizz Air susține, în răspunsurile la aceleași întrebări, că partea din decizia atacată consacrată celei de a treia măsuri ar fi o măsură individuală, în timp ce partea din decizia atacată consacrată celei de a doua măsuri ar fi un act

normativ. În consecință, calitatea procesuală activă pentru a formula o acțiune împotriva acestei părți a deciziei atacate ar trebui apreciată în raport cu articolul 263 al patrulea paragraf al treilea segment de teză TFUE, referitor la actele normative.

45 În această privință, Comisia arată totuși că, chiar dacă, în ceea ce privește a doua măsură, ar trebui să se considere că decizia atacată este un act normativ care nu presupune măsuri de executare, ar mai trebui ca reclamanta să fie vizată în mod direct de măsura respectivă, ceea ce nu ar fi cazul. În mod similar, Wizz Air susține că respectiva calitate procesuală activă a reclamantei în ceea ce privește partea din decizia atacată consacrată celei de a doua măsuri ar presupune ca reclamanta să fie afectată în mod direct, ceea ce nu ar fi cazul, întrucât a doua măsură nu ar fi fost aplicabilă Wizz Air. Tarifele de aeroport aplicabile Wizz Air ar fi fost astfel reglementate de a treia măsură.

46 În răspunsurile sale la aceleași întrebări, Comisia arată, cu privire la Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia (C-453/19 P, EU:C:2021:608), că această hotărâre ar fi relevantă numai în ceea ce privește a treia măsură. Comisia, precum Wizz Air, arată că aportul acestei hotărâri în ceea ce privește noțiunea de definiție a pieței ar fi lipsit de incidență în speță și nu ar permite să se concluzioneze că acțiunea ar fi admisibilă, întrucât ar fi, în orice caz, necesară o legătură de cauzalitate între ajutorul invocat și efectul asupra poziției de piață a reclamantei. Or, în speță, o astfel de legătură de cauzalitate ar lipsi. De exemplu, potrivit Comisiei, abandonarea de către reclamantă a legăturii Timișoara-Frankfurt (Germania) ar fi cauzată de lipsa unor sloturi disponibile pe aeroportul din Frankfurt, iar nu de a treia măsură.

47 Trebuie amintit, cu titlu introductiv, că admisibilitatea unei acțiuni introduse de o persoană fizică sau juridică împotriva unui act al cărui destinatar nu este această persoană, în temeiul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, este supusă condiției de a-i fi recunoscută calitatea procesuală activă, care există în două ipoteze. Pe de o parte, o astfel de acțiune poate fi formulată cu condiția ca acest act să o privească direct și individual. Pe de altă parte, o astfel de persoană poate introduce o acțiune împotriva unui act normativ care nu presupune măsuri de executare dacă acesta o privește direct (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctele 59 și 91, și Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 31).

– *Considerații introductive cu privire la natura măsurilor în litigiu*

48 Articolul 1 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 [TFUE] (JO 2015, L 248, p. 9) definește noțiunea „schemă de ajutor” ca acoperind „orice act în baza căruia, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare, pot fi acordate alocări individuale de ajutor întreprinderilor definite în mod general și abstract, precum și orice act în baza căruia ajutorul, care nu este legat de un anumit proiect, poate fi acordat uneia sau mai multor întreprinderi pentru o perioadă de timp nedeterminată și/sau într-un cuantum nedeterminat”.

49 Reiese dintr-o jurisprudență constantă că o decizie a Comisiei ce are ca obiect autorizarea sau interzicerea unei „scheme de ajutor” are o aplicabilitate generală și poate, prin urmare, să fie calificată drept „act normativ”, în sensul articolului 263 al patrulea paragraf al treilea segment de teză TFUE (a se vedea Hotărârea din 20 ianuarie 2022, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-594/19 P, EU:C:2022:40, punctul 50 și jurisprudența citată).

50 În speță, din cuprinsul punctului 21 de mai sus reiese că acțiunea privește măsurile în litigiu.

51 În ceea ce privește a doua măsură, potrivit considerentului (290) al deciziei atacate, schema tarifelor de aeroport prevăzută în aceasta era aplicabilă tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul. Acestea nu sunt numite în a doua măsură.

52 Rezultă că sistemul tarifelor de aeroport prevăzut în a doua măsură se aplica unor situații determinate obiectiv și producea efecte juridice în privința unor categorii de persoane avute în vedere în mod general și abstract, astfel încât, presupunând că această schemă implică ajutoare de stat, ea constituie o schemă de ajutor. În consecință, partea din decizia atacată consacrată celei de a doua măsuri are o aplicabilitate generală și, prin urmare, poate fi calificată drept act normativ în sensul articolului 263 al patrulea paragraf al treilea segment de teză TFUE.

53 În schimb, acordurile care constituie a treia măsură, vizată de asemenea de acțiune, astfel cum a observat Comisia în considerentul (340) al deciziei atacate, au fost negociate individual și se aplicau numai celor două părți contractante. Prin urmare, ele trebuie considerate drept măsuri individuale. Întrucât partea din decizia atacată consacrată acordurilor menționate nu constituie, așadar, un act normativ potrivit articolului 263 al patrulea paragraf al treilea segment de teză TFUE, din moment ce nu este un act cu aplicabilitate generală, este de competența Tribunalului să verifice dacă reclamanta este vizată în mod direct și individual de această parte a deciziei atacate, în sensul dispoziției menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 32 și jurisprudența citată).

– *Cu privire la afectarea individuală a reclamantei în ceea ce privește a treia măsură*

54 Potrivit unei jurisprudențe constante, alți subiecți decât destinatarii unei decizii nu pot pretinde că aceasta îi privește în mod individual decât dacă respectiva decizie îi afectează în considerarea anumitor calități care le sunt specifice sau a unei situații de fapt care îi caracterizează în raport cu orice altă persoană și, ca urmare a acestui fapt, îi individualizează într-un mod analog celui al destinatarului (Hotărârea din 15 iulie 1963, Plaumann/Comisia, 25/62, EU:C:1963:17, p. 223, Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 33).

55 Atunci când reclamantul contestă temeinicia unei decizii de apreciere a ajutorului adoptată în temeiul articolului 108 alineatul (3) TFUE sau, precum în speță, la încheierea procedurii oficiale de investigare, simplul fapt că acesta poate fi considerat parte „în cauză” în sensul alineatului (2) al acestui articol nu poate fi suficient pentru ca acțiunea să fie admisibilă. Reclamantul trebuie să demonstreze în acest caz că are un statut special, în sensul jurisprudenței citate la punctul 54 de mai sus. Acest lucru este valabil mai ales atunci când poziția reclamantului pe piața relevantă este afectată în mod substanțial de ajutorul care face obiectul deciziei respective (Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 97, și Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 37).

56 Demonstrarea de către reclamant a afectării substanțiale a poziției sale pe piață nu presupune să se pronunțe în mod definitiv privind relația concurențială dintre această parte și întreprinderile beneficiare, 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 piața în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia, 169/84, EU:C:1986:42, punctul 28, și Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 57).

57 Atingerea substanțială adusă poziției concurențiale a reclamantului pe piața relevantă nu rezultă dintr-o analiză aprofundată a diferitor 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 (Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 58).

58 Rezultă că această condiție poate fi îndeplinită în măsura în care reclamantul prezintă elemente care permit să se demonstreze că măsura în cauză este susceptibilă să aducă atingere în mod substanțial poziției sale pe piața relevantă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, British Aggregates/Comisia, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punctul 38, și Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 59).

59 Demonstrarea unei atingeri substanțiale aduse poziției pe piață a unui concurent nu poate fi limitată la prezența anumitor elemente care indică o degradare a performanțelor comerciale sau financiare ale reclamantului, precum o scădere importantă a cifrei de afaceri, pierderi financiare importante sau chiar o diminuare semnificativă a cotelor de piață în urma acordării ajutorului în cauză. Acordarea unui ajutor de stat poate să aducă atingere în egală măsură situației concurențiale a unui operator și în alte moduri, în special cauzând nerealizarea unor câștiguri sau o evoluție mai puțin favorabilă decât cea care ar fi fost înregistrată în lipsa unui astfel de ajutor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Spania/Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, punctele 34 și 35, și Hotărârea din 15 iulie 2021, Deutsche Lufthansa/Comisia, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punctul 61).

60 În lumina acestor principii trebuie examinate elementele invocate de reclamantă pentru a demonstra că este afectată individual de decizia atacată și în special că a treia măsură este susceptibilă să aducă atingere în mod substanțial poziției sale pe piața relevantă.

61 În speță, este necesar să se constate, în primul rând, că reclamanta a jucat un rol activ în desfășurarea procedurii administrative. Ea a depus o plângere la Comisie și a prezentat observațiile sale în cadrul procedurii oficiale de investigare. Din decizia atacată rezultă de asemenea că a furnizat informații Comisiei în numeroase rânduri.

62 Trebuie totuși să se observe că nu se poate deduce din simpla participare a reclamantului la procedura administrativă că decizia atacată îl privește în mod individual (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Sniace/Comisia, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punctul 60, și Ordonanța din 26 septembrie 2016, Greenpeace Energy și alții/Comisia, T-382/15, nepublicată, EU:T:2016:589, punctul 39), chiar dacă acesta a jucat, precum în speță, un rol important în respectiva procedură administrativă, în special prin depunerea plângerii aflate la originea deciziei atacate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, 3F/Comisia, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punctele 94 și 95).

63 În al doilea rând, reclamanta a prezentat elemente privind piețele pe care se afla în raport de concurență cu Wizz Air și pe care a fost afectată în mod substanțial. Astfel, atât reclamanta, cât și Wizz Air au operat zboruri de pe aeroport între luna octombrie 2008, data implantării Wizz Air pe aeroport, și luna ianuarie 2014, dată la care reclamanta și-a încetat activitatea pe aeroport.

64 Mai precis, cu ocazia adoptării deciziei de deschidere în anul 2011, reclamanta și Wizz Air erau în concurență pe cinci rute dinspre sau înspre aeroport, și anume, în ceea ce privește Germania, ruta care deservește Düsseldorf (reclamanta deservind Düsseldorf și Wizz Air deservind Dortmund, între acestea fiind o distanță pe șosea de 70 km) și, în ceea ce privește Italia, rutele care deservesc Veneția (reclamanta deservind Veneția și Wizz Air deservind Treviso, între acestea fiind o distanță pe șosea de 41 km), Bergamo-Milano, Bologna (reclamanta deservind Bologna și Wizz Air deservind Forli, între acestea fiind o distanță pe șosea de 73 km) și Roma.

65 În decizia de deschidere, Comisia definise astfel piața relevantă a produselor drept perechea de orașe în transportul aerian și considerase implicit ca fiind substituibile aeroporturi apropiate precum Düsseldorf și Dortmund sau Bologna și Forli, în conformitate cu practica sa decizională în materie de concurență. Potrivit acestei definiții a pieței, reclamanta și Wizz Air se aflau, așadar, în concurență pe următoarele cinci piețe: Düsseldorf/Timișoara, Veneția/Timișoara, Bergamo-Milano/Timișoara, Bologna/Timișoara și Roma/Timișoara.

66 Reclamanta consideră, în plus, că se afla în concurență indirectă cu Wizz Air pe cinci rute suplimentare, definite de o zonă de deservire de 200 km. Astfel, aceasta sugerează că, deservind Dortmund, Veneția, Bergamo-Milano și Forli, Wizz Air intra de asemenea în concurență cu rutele pe care le asigura la rândul ei către Frankfurt (Germania) (situat la o distanță pe șosea de 222 km de Dortmund), Verona (Italia) (situat la o distanță pe șosea de 121 km de Veneția), Torino (Italia) (situat la o distanță pe șosea de 185 km de Bergamo), Florența (Italia) (situat la o distanță pe șosea de 109 km de Forli) și Ancona (Italia) (situat la o distanță pe șosea de 166 km de Forli).

67 În această privință, trebuie să se observe, în ceea ce privește orașele Dortmund și Frankfurt, că acestea sunt situate la mai mult de 200 km de distanță pe șosea, astfel încât, chiar presupunând că se aplică definiția pieței reclamantei, acestea nu ar intra, în orice caz, sub incidența aceleiași piețe.

68 În ceea ce privește celelalte patru rute, reclamanta nu explică motivul pentru care zona de deservire relevantă în speță (200 km) ar fi considerabil mai vastă decât cea utilizată în mod tradițional de Comisie în practica sa decizională în materie de concurență (100 km). În plus, reclamanta însăși deservea în același timp Torino și Bergamo, Bergamo și Verona, Verona și Veneția, precum și Bologna și Florența, și anume perechi de orașe situate în aceeași zonă de deservire de 200 km, deși ea susține că aceste destinații erau substituibile. Această împrejurare este susceptibilă să repună în discuție pertinența pretinsei „concurențe indirecte” existente între reclamantă și Wizz Air pentru aceste perechi.

69 Prin urmare, trebuie să se constate că reclamanta și Wizz Air se aflau în concurență pe cinci rute (precizate la punctul 65 de mai sus) dinspre sau înspre aeroport, reclamanta nestabilind că Wizz Air o concura de asemenea, în mod indirect, pe cinci rute suplimentare (precizate la punctul 66 de mai sus).

70 În al treilea rând, unele elemente demonstrează afectarea substanțială a poziției reclamantei pe piață. În observațiile scrise prezentate Comisiei la 7 iunie și la 8 august 2011, reclamanta a arătat că a suferit o pierdere de peste nouă milioane de euro în anul 2010 și că și-a revizuit modelul comercial pentru a minimiza pierderile sale operaționale. Comisia a constatat în decizia de deschidere că, între anii 2008 și 2010, numărul de pasageri, randamentul și veniturile reclamantei pe cele cinci rute aflate în concurență cu Wizz Air scăzuseră considerabil. Începând cu anul 2014, reclamanta și-a încetat activitatea pe aeroport și a făcut obiectul unei reorganizări judiciare.

71 În al patrulea rând, reiese din elementele furnizate de reclamantă că aceasta din urmă avea un statut special, care o caracteriza în raport cu celelalte companii aeriene prezente pe aeroport, în măsura în care activitatea acestuia din urmă era axată pe activitățile reclamantei, care era, în anul 2008, principalul operator în termeni de trafic. În cursul acestui an, reclamanta ar fi generat 38 % din veniturile AITTV. Reciproc, între anii 2000 și 2013, peste 90 % din cifra de afaceri a reclamantei ar fi provenit din activitățile sale de furnizare de servicii radiale de tip „hub and spoke” pe aeroport.

72 Reclamanta dispunea de asemenea de un statut special în măsura în care era singura companie care se afla în concurență directă cu Wizz Air pe cinci linii. Astfel, numai alte două companii aeriene care își desfășurau activitățile pe aeroport, Blue Air și Malev, s-ar fi confruntat cu concurența directă a Wizz Air. Potrivit reclamantei, această concurență s-ar fi limitat la o destinație pentru fiecare dintre ele, Roma și, respectiv, Budapesta (Ungaria).

73 În al cincilea rând, reclamanta a stabilit că a treia măsură era una dintre cauzele atingerii aduse poziției sale concurențiale.

74 Astfel, din anexa A.7 la cererea introductivă reiese că, între anii 2008 și 2010, randamentul net al reclamantei a scăzut cu jumătate pe cele cinci rute pe care se afla în concurență directă cu Wizz Air.

75 În ceea ce privește Germania, din anexa A.7 la cererea introductivă reiese că, între anii 2008 și 2010, randamentul net al reclamantei pe ruta sa cu Düsseldorf a scăzut cu 57 %.

76 În ceea ce privește Italia, din anexa A.7 la cererea introductivă reiese că, între anii 2008 și 2010, randamentul net al reclamantei a scăzut cu 52 % pe rutele pe care le asigura cu Veneția, Bergamo-Milano, Bologna și Roma.

77 În plus, din observațiile prezentate de reclamantă Comisiei la 7 iunie 2011 reiese că aceasta se plânge nu numai de faptul că a pierdut pasageri în beneficiul Wizz Air, dar și că nu a putut prelua traficul Alitalia și al Alpi Eagles spre nordul Italiei ca urmare a plecării acestor companii de pe aeroport în anul 2008, întrucât respectivul trafic ar fi fost preluat de Wizz Air.

78 Elementele menționate la punctele 75-77 de mai sus susțin nu numai o diminuare a cifrei de afaceri a reclamantei, ci și un beneficiu nerealizat sau o evoluție mai puțin favorabilă decât cea care ar fi fost înregistrată în lipsa celei de a treia măsuri în ceea ce privește ruta pe care reclamanta o asigura către Germania și rutele asigurate către Italia. În temeiul jurisprudenței citate la punctul 58 de mai sus, aceste din urmă elemente pot fi suficiente pentru a demonstra o atingere substanțială adusă poziției pe piață a unui concurent.

79 Reclamanta a prezentat, așadar, elemente privind piețele pe care se afla într-un raport de concurență cu Wizz Air și pe care poziția sa a fost afectată în mod substanțial. Aceasta a furnizat de asemenea elemente care susțin afectarea substanțială a poziției sale pe piețe, fie că este vorba despre o degradare a performanțelor sale sau despre un beneficiu nerealizat, și caracterul special al statutului său printre companiile aeriene care își desfășoară activitatea pe aeroport. În sfârșit, aceasta a stabilit că a treia măsură era una dintre cauzele atingerii aduse poziției sale concurențiale.

80 Elementele prezentate de reclamantă pentru a stabili că a treia măsură era susceptibilă să afecteze în mod substanțial poziția sa concurențială pe piețele relevante nu sunt repuse în discuție de argumentația Comisiei potrivit căreia, pe de o parte, reclamanta nu a furnizat nicio informație cu privire la dimensiunea piețelor relevante, nici cu privire la propriile cote de piață sau la cele ale Wizz Air, nici vreun element de probă care să demonstreze că diminuarea activității sale pe anumite linii, precum și degradarea situației sale financiare ar fi consecința măsurilor în litigiu și, pe de altă parte, alți factori, printre care utilizarea unui model radial de tip „hub and spoke", precum și criza financiară ar fi putut explica dificultățile sale financiare (a se vedea punctul 42 de mai sus).

81 În această privință, trebuie amintit că din jurisprudența citată la punctul 56 de mai sus rezultă că demonstrarea de către reclamant a afectării substanțiale a poziției sale pe piață nu presupune să se pronunțe în mod definitiv cu privire la raporturile concurențiale dintre acest reclamant și întreprinderile beneficiare, 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 piața relevantă.

82 În special, nu se poate impune reclamantului să demonstreze că dificultățile sale financiare sunt cauzate exclusiv de măsurile în litigiu (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2019, Air France/Comisia, T-894/16, EU:T:2019:508, punctul 65).

83 În speță, deși este plauzibil ca un ansamblu de factori să fi contribuit la dificultățile financiare ale reclamantei, nu este mai puțin adevărat că, având în vedere elementele pe care le-a furnizat în cadrul prezentei acțiuni, ea a stabilit în mod suficient că a treia măsură era susceptibilă să afecteze în mod substanțial poziția sa concurențială pe piețele relevante.

84 În sfârșit, în măsura în care Comisia susține că reclamanta și-ar fi încetat activitățile pe aeroport începând cu anul 2013, în care și-ar fi schimbat modelul comercial și în care nu ar fi furnizat nicio informație specifică cu privire la raportul concurențial pe care îl avea cu Wizz Air la momentul introducerii acțiunii (a se vedea punctul 40 de mai sus), este suficient să se constate că evaluarea afectării substanțiale trebuie efectuată având în vedere situația din momentul în care măsurile în litigiu au fost acordate și puteau avea un efect, după cum a recunoscut, de altfel, Comisia în ședință.

85 Prin urmare, trebuie să se constate că a treia măsură era susceptibilă să afecteze în mod substanțial poziția concurențială a reclamantei pe piețele relevante.

86 Din considerațiile care precedă rezultă că reclamanta a dovedit că decizia atacată o privește în mod individual în ceea ce privește a treia măsură.

– *Cu privire la afectarea directă a reclamantei în privința măsurilor în litigiu*

87 Potrivit unei jurisprudențe constante, condiția potrivit căreia decizia care face obiectul acțiunii trebuie să privească direct o persoană fizică sau juridică, astfel cum este prevăzută la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE, impune ca două criterii să fie îndeplinite cumulativ, și anume ca măsura contestată, pe de o parte, să producă în mod direct efecte asupra situației juridice a particularului și, pe de altă parte, să nu lase nicio putere de apreciere destinatarilor însărcinați cu punerea sa în aplicare, aceasta având un caracter pur automat și decurgând doar din reglementarea Uniunii, fără aplicarea altor norme intermediare (a se vedea Hotărârea din

6 noiembrie 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisia, Comisia/Scuola Elementare Maria Montessori și Comisia/Ferracci, C-622/16 P-C-624/16 P, EU:C:2018:873, punctul 42 și jurisprudența citată).

88 În ceea ce privește, mai precis, normele privind ajutoarele de stat, trebuie subliniat că acestea au ca obiectiv protecția concurenței. Astfel, în acest domeniu, faptul că o decizie a Comisiei lasă intacte efectele unor măsuri naționale despre care reclamantul a susținut, într-o plângere adresată acestei instituții, că nu erau compatibile cu acest obiectiv și că îl puneau într-o situație concurențială dezavantajoasă permite să se concluzioneze că respectiva decizie afectează direct situația sa juridică, în special dreptul său, rezultat din dispozițiile Tratatului FUE în materia ajutoarelor de stat, de a nu fi supus unei concurențe denaturate prin măsurile naționale în cauză (a se vedea Hotărârea din 6 noiembrie 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisia, Comisia/Scuola Elementare Maria Montessori și Comisia/Ferracci, C-622/16 P-C-624/16 P, EU:C:2018:873, punctul 43 și jurisprudența citată).

89 În măsura în care condiția referitoare la afectarea directă impune ca actul contestat să producă direct efecte asupra situației juridice a reclamantului, instanța Uniunii este obligată să verifice dacă acesta din urmă a expus în mod pertinent motivele pentru care decizia Comisiei este susceptibilă să îl pună într-o situație concurențială dezavantajoasă și, prin urmare, să producă efecte asupra situației sale juridice (a se vedea Hotărârea din 6 noiembrie 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisia, Comisia/Scuola Elementare Maria Montessori și Comisia/Ferracci, C-622/16 P-C-624/16 P, EU:C:2018:873, punctul 47).

90 În speță, în ceea ce privește primul dintre cele două criterii menționate la punctul 87 de mai sus, reiese din dosar că reclamanta desfășura activități asemănătoare celor ale Wizz Air și era activă pe aceeași piață de servicii și pe aceeași piață geografică precum Wizz Air. În măsura în care Wizz Air era pretinsul beneficiar al măsurilor în litigiu evaluate în decizia atacată, este necesar să se considere că reclamanta a dovedit în mod pertinent că decizia în litigiu era susceptibilă să o pună într-o situație concurențială dezavantajoasă și că, prin urmare, această decizie afecta direct situația sa juridică, în special dreptul său de a nu fi supus pe această piață la o concurență denaturată prin măsurile în cauză.

91 În ceea ce privește al doilea dintre cele două criterii menționate la punctul 87 de mai sus, trebuie să se considere că decizia atacată lasă intacte efectele atât ale celei de a doua, cât și ale celei de a treia măsuri, în mod pur automat numai în temeiul reglementării Uniunii și fără aplicarea altor norme intermediare.

92 Rezultă că decizia atacată o privește direct pe reclamantă, atât în ceea ce privește a doua măsură, cât și a treia măsură.

93 Prin urmare, reclamanta are calitate procesuală activă pentru a formula o acțiune în anularea deciziei atacate.

94 Rezultă că acțiunea trebuie considerată admisibilă.

Cu privire la admisibilitatea anexelor

Cu privire la admisibilitatea extraselor din raportul administratorului judiciar

95 Reclamanta a furnizat extrase din raportul administratorului judiciar în anexa la observațiile sale cu privire la memoriul în intervenție al AITTV.

96 AITTV arată că, întrucât reclamanta nu a furnizat decât extrase din acest raport, acestea nu ar fi utilizabile. Comisia, precum Wizz Air, susține că respectivul document ar fi inadmisibil și ar trebui să fie retras din dosar, întrucât, pe de o parte, este redactat în limba română, iar nu în limba de procedură, fără a fi însoțit de o traducere, și, pe de altă parte, a fost prezentat tardiv.

97 În plus, articolul 85 alineatul (1) din Regulamentul de procedură prevede că probele se depun și se propun în cadrul primului schimb de memorii. În speță, deși raportul administratorului judiciar a fost evocat încă de la cererea introductivă, reclamanta nu a furnizat nicio explicație valabilă cu privire la motivele pentru care extrasele din acest raport fuseseră prezentate tardiv, ca răspuns la memoriul în intervenție al AITTV.

98 Prin urmare, trebuie să se considere că extrasele din raportul administratorului judiciar sunt inadmisibile.

Cu privire la admisibilitatea anexei Q.2

99 În anexa Q.2 la răspunsul său la întrebările Tribunalului din 19 iulie 2022, reclamanta a furnizat facturi adresate de AITTV către Wizz Air, care prevedeau date cuprinse între 30 noiembrie 2010 și 31 mai 2011, din care ar reieși că reducerile (de 72-85 %) care rezultă din cuprinsul punctului 7.3 din a doua măsură se aplicau tuturor tarifelor de aeroport, iar nu numai tarifelor de aterizare.

100 În ședință, Comisia a contestat admisibilitatea acestor facturi și a solicitat retragerea lor din dosar, întrucât, pe de o parte, erau redactate în limba română și, pe de altă parte, fuseseră prezentate tardiv. Comisia a solicitat, în caz contrar, ca o traducere în engleză a acestor facturi să fie depusă la dosar.

101 În această privință, trebuie amintit că, în temeiul articolului 46 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, orice înscris depus sau anexat și întocmit într-o altă limbă decât cea de procedură trebuie însoțit de o traducere în limba de procedură. Alineatul (3) al aceluiași articol prevede însă că, în cazul înscrisurilor voluminoase, pot fi prezentate traduceri în extras. În plus, din cuprinsul punctului 99 din Dispozițiile practice de punere în aplicare a Regulamentului de procedură reiese că, atunci când înscrisurile anexate la un act de procedură nu sunt însoțite de o traducere în limba de procedură, grefierul solicită părții în cauză îndreptarea acestei neregularități dacă respectiva traducere este necesară pentru buna desfășurare a procedurii.

102 Traducerea în limba de procedură a înscrisurilor anexate la cererea introductivă nu constituie, așadar, o cerință care trebuie îndeplinită în mod sistematic. În consecință, lipsa traducerii nu poate conduce din oficiu la inadmisibilitatea acestora [a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 mai 2019, Steinhoff și alții/BCE, T-107/17, EU:T:2019:353, punctele 35-38, Hotărârea din 9 iunie 2021, HIM/Comisia, T-235/19, EU:T:2021:343, punctele 84-89 (nepublicată), și Hotărârea din 6 octombrie 2021, Allergan Holdings France/EIPO – Dermavita Company (JUVEDERM), T-397/20, nepublicată, EU:T:2021:653, punctele 24-26].

103 În speță, pe de o parte, Comisia a arătat în ședință că facturile în cauză făceau deja parte din dosarul său în cadrul procedurii administrative. Pe de altă parte, limba în care sunt redactate aceste facturi corespunde celei în care Comisia comunica cu autoritățile române și limbii autentice în care au fost redactate decizia de deschidere și decizia atacată, și anume româna. Astfel, se poate considera că Comisia a putut înțelege conținutul facturilor în cauză.

104 În orice caz, reclamanta a efectuat o regularizare spontană a anexei Q.2, pentru care a furnizat o traducere în limba de procedură, arătând în același timp că o astfel de traducere nu era necesară, întrucât forța probantă a facturilor în cauză consta în cifrele și procentajele pe care le conțineau, precum și în termeni ușor de înțeles.

105 Pe de altă parte, trebuie observat că facturile în cauză, care aplică o reducere ansamblului serviciilor furnizate de AITTV Wizz Air, au fost prezentate de reclamantă pentru a ilustra domeniul de aplicare al reducerii prevăzute la punctul 7.3 din a doua măsură. Domeniul de aplicare menționat făcea obiectul uneia dintre întrebările adresate de Tribunal părților la 19 iulie 2022, în temeiul articolului 89 din Regulamentul de procedură, care autorizează Tribunalul să adreseze părților întrebări în vederea clarificării anumitor aspecte ale litigiului.

106 Prin urmare, este necesar să se primească anexa Q.2 ca fiind admisibilă și să se respingă cererea de retragere prezentată de Comisie referitor la această anexă.

Cu privire la fond

107 În susținerea acțiunii sale, reclamanta invocă patru motive. Prin intermediul primului motiv, aceasta arată că decizia atacată ar fi afectată de o eroare de drept privind lipsa caracterului selectiv al celei de a doua măsuri. Al doilea motiv este întemeiat pe faptul că decizia atacată ar fi afectată de o eroare vădită de apreciere, de o eroare de drept și de nemotivare în măsura în care concluzionează, ca urmare a aplicării eronate a criteriului operatorului privat în economia de piață, că a treia măsură nu a conferit Wizz Air un avantaj necuvenit. Prin cel de al treilea motiv, reclamanta susține că Comisia ar fi săvârșit o eroare vădită de apreciere și ar fi încălcat obligația sa de vigilență în ceea ce privește discriminarea prin prețuri care ar fi fost efectuată între operatorii de transport aerian pe aeroport prin intermediul măsurilor în litigiu. Prin intermediul celui de al patrulea motiv, aceasta susține că decizia atacată ar fi afectată de o eroare de drept întrucât nu ar ține seama de ajutorul de stat pe care a treia măsură l-ar fi conferit Wizz Air sub forma unei reduceri a tarifului de siguranță.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o eroare de drept privind caracterul selectiv al celei de a doua măsuri

108 Întrucât AIP din 2007 și din 2008 au precedat sosirea Wizz Air, reclamanta nu vizează, prin intermediul primului motiv, decât a doua măsură.

109 Reclamanta arată că noua reducere a tarifelor de aeroport de până la 85 %, prevăzută la punctul 7.3 din a doua măsură, ar fi concepută astfel încât să acorde un avantaj selectiv Wizz Air, singura companie aeriană a aeroportului care utiliza aeronave a căror greutate maximă la decolare (denumită în continuare „MTOW”) era mai mare de 70 de tone (t) și care transportau mai mult de 10 000 de pasageri pe lună.

110 În primul rând, reclamanta susține că faptul că alte companii aeriene beneficiau sau ar fi putut beneficia de reducerile în cauză și că a doua măsură se aplica tuturor companiilor aeriene care își desfășurau activitatea pe aeroport nu ar exclude posibilitatea ca reducerile prevăzute de aceasta să fi fost concepute pentru a favoriza Wizz Air în mod selectiv, ceea ce Comisia ar fi omis să examineze.

111 În această privință, reclamanta susține că decizia atacată ar fi afectată de erori în analiza, pe de o parte, a aspectului dacă a doua măsură făcea o distincție între întreprinderi care se află în situații comparabile și, pe de altă parte, a aspectului dacă această distincție putea fi justificată în raport cu obiectivele sistemului de referință. Astfel, reducerea introdusă la punctul 7.3 din a doua măsură ar constitui o derogare de la sistemul de referință care operează o discriminare între companiile aeriene care utilizau aeroportul, care se aflau într-o situație comparabilă.

112 În plus, cuantumul reducerilor (cuprins între 72 și 85 %) nu ar fi justificat din punct de vedere economic, în măsura în care nimic nu ar indica faptul că utilizarea unei aeronave mai mari ar conduce la o reducere cu peste 70 % a costurilor aeroportului, astfel cum ar fi observat Comisia în considerentul (164) al deciziei de deschidere. În plus, la momentul adoptării celei de a doua măsuri, infrastructura aeroportului nu putea suporta aeronave mari. Supraîncărcarea pavajului cauzată de operațiunile Wizz Air ar fi determinat chiar costuri mai ridicate pentru aeroport.

113 În al doilea rând, reclamanta susține că Comisia ar fi făcut o apreciere eronată a caracterului selectiv al celei de a doua măsuri, care ar fi selectivă *de facto*. *Primo*, Wizz Air ar fi fost singurul transportator aerian autorizat să obțină o astfel de reducere a tarifelor de aeroport și singurul care a obținut-o efectiv, astfel cum ar fi recunoscut Comisia în considerentele (154) și (226) ale deciziei de deschidere. Astfel, potrivit reclamantei, TAROM ar fi dispus de o singură aeronavă cu o MTOW mai mare de 70 t și nu putea genera un trafic de peste 10 000 de pasageri pe lună (în anul 2009, numărul lunar mediu de pasageri ai TAROM aflați la plecare se ridica la 5 480).

114 *Secundo*, modificarea tarifelor de aeroport prin intermediul celei de a doua măsuri ar fi o tentativă a AITTV de a face mai legitime unele reduceri acordate deopotrivă Wizz Air prin intermediul acordurilor de modificare din 2010.

115 La rândul său, Comisia, susținută de AITTV, arată, mai întâi, că numărul de întreprinderi efectiv în măsură să beneficieze de reduceri nu ar fi fost considerat un element determinant pentru a concluziona în sensul lipsei de caracter selectiv a măsurii. Aceasta remarcă, în plus, că a doua măsură prevedea nu numai reduceri pentru aeronavele a căror MTOW era mai mare de 70 t, ci și alte reduceri, în special pentru aeronavele de dimensiuni mai mici, precum cele exploatate de reclamantă.

116 Comisia susține de asemenea că argumentul reclamantei, invocat în replică, potrivit căruia decizia atacată ar fi afectată de erori în analiza problemei dacă a doua măsură opera o distincție între întreprinderi care se află în situații comparabile și dacă această distincție putea fi justificată în raport cu obiectivele sistemului de referință, ar constitui un motiv nou și, ca atare, inadmisibil.

117 În orice caz, reducerea prevăzută la punctul 7.3 din a doua măsură nu ar constitui o derogare de la sistemul de referință, și anume AIP considerată în ansamblu. În ceea ce privește justificarea economică a reducerii menționate, aceasta ar fi expusă în considerentele (101) și (102) ale deciziei atacate. Decizia de a crește traficul pe aeroport prin scăderea tarifelor aplicabile marilor aeronave s-ar întemeia pe raționamentul economic potrivit căruia veniturile totale încasate ar fi mai ridicate.

118 În al doilea rând, Comisia arată că a doua măsură vizată în decizia de deschidere cuprindea toate schemele de reduceri stabilite de AIP din 2007, din 2008 și din 2010. Or, primul motiv ar viza reducerea prevăzută doar la punctul 7.3 din a doua măsură, și anume o măsură diferită de cea examinată în decizia atacată, și ar fi, pentru acest motiv, inoperant.

119 În orice caz, Wizz Air nu ar fi fost singura companie aeriană care exploata aeronave a căror MTOW era mai mare de 70 t. Acesta ar fi fost și cazul TAROM, care ar fi putut crește respectiva utilizare pentru a putea beneficia de reducerea prevăzută la punctul 7.3 din a doua măsură. În această privință, Wizz Air și AITTV arată că reducerea menționată urmărea să încurajeze alte companii aeriene low-cost să bazeze pe aeroport aeronave având o MTOW mai mare de 70 t, stabilind un nivel de trafic care poate fi atins (pragul de 10 000 de pasageri care, potrivit Wizz Air, poate fi atins cu mai puțin de două decolări pe zi).

120 În sfârșit, Comisia observă că o măsură nu poate fi considerată ca reprezentând o discriminare de fapt decât dacă este discriminatorie față de întreprinderi care se află într-o situație comparabilă în raport cu obiectivul urmărit de schema de referință. Or, a doua măsură nu ar fi discriminatorie în niciuna dintre părțile sale în privința companiilor aeriene care se află într-o situație comparabilă.

– *Cu privire la aprecierea celei de a doua măsuri în decizia atacată*

121 Comisia a examinat existența unui ajutor de stat în ceea ce privește tarifele de aeroport publicate în AIP din 2007, din 2008 și din 2010 în considerentele (267)-(299) ale deciziei atacate. Comisia a apreciat condiția referitoare la selectivitate în considerentele (284)-(299) ale deciziei atacate.

122 Astfel, în considerentul (289) al deciziei atacate, Comisia a arătat că cadrul de referință relevant pentru a examina dacă AIP din 2007, din 2008 și din 2010 aveau ca efect favorizarea anumitor companii aeriene în raport cu altele care se aflau într-o situație de fapt și de drept comparabilă a fost cel prevăzut de regimul aplicabil aeroportului. În această privință, Comisia a observat, în considerentul (290) al deciziei atacate, că schema de tarife de aeroport și reducerile și rabaturile erau aplicabile tuturor companiilor aeriene care utilizau sau ar fi putut utiliza aeroportul și îndeplineau condițiile descrise în AIP din 2007, din 2008 sau din 2010, după caz.

123 În considerentul (292) al deciziei atacate, Comisia a observat că „[r]educerile aplicabile erau progresive, cele mai mici fiind de 10 % pentru 250-500 de aterizări pe an, și anume aproximativ [cinci] aterizări pe săptămână” și că, „în perioada care face obiectul evaluării, pe lângă Wizz Air, și alte companii aeriene operau pe [aeroport] și aveau în flotă aeronave de dimensiuni relevante și/sau frecvențe suficiente și, prin urmare, beneficiau sau ar fi putut să beneficieze de reducerile în cauză”.

124 În considerentele (293) și (294) ale deciziei atacate, Comisia a concluzionat că rata de bază, reducerile și rabaturile prevăzute în AIP din 2007, din 2008 și din 2010 nu erau selective, întrucât erau aplicabile în mod nediscriminatoriu. Prin urmare, Comisia a concluzionat că această măsură nu constituia un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

– *Cu privire la temeinicia aprecierii celei de a doua măsuri*

125 În temeiul articolului 107 alineatul (1) TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

126 Prin urmare, numai măsurile care conferă un avantaj în mod selectiv anumitor întreprinderi sau categorii de întreprinderi sau anumitor sectoare economice intră în sfera noțiunii de „ajutor”.

127 Cu toate acestea, jurisprudența a precizat că chiar și intervenții care, la prima vedere, sunt aplicabile tuturor întreprinderilor pot prezenta o anumită selectivitate și, prin urmare, pot fi considerate măsuri destinate să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri (a se vedea Hotărârea din 6 martie 2002, Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, T-127/99, T-129/99 și T-148/99, EU:T:2002:59, punctul 149 și jurisprudența citată).

128 Selectivitatea *de facto* poate fi stabilită în cazul în care, deși criteriile oficiale de aplicare a măsurii sunt formulate în termeni generali și obiectivi, structura măsurii este de așa natură încât efectele sale favorizează în mod semnificativ un anumit grup de întreprinderi [a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctele 101-107; a se vedea de asemenea Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO 2016, C 262, p. 1), punctul 121].

129 Rezultă dintr-o jurisprudență constantă că evaluarea condiției selectivității impune să se examineze dacă, în cadrul unui regim juridic determinat, o măsură națională este de natură să favorizeze „anumite întreprinderi sau [producerea] anumitor bunuri” în raport cu altele care se află, având în vedere obiectivul urmărit de regimul menționat, într-o situație de fapt și de drept comparabilă. Noțiunea de „ajutor de stat” nu are în vedere măsurile de stat care introduc o diferențiere între întreprinderi și sunt, prin urmare, *a priori* selective, dacă această diferențiere rezultă din natura sau din economia sistemului din care fac parte (a se vedea Hotărârea din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punctul 41 și jurisprudența citată).

130 De altfel, potrivit unei jurisprudențe constante, articolul 107 alineatul (1) TFUE nu distinge în funcție de cauzele sau de obiectivele intervențiilor de stat, ci le definește în funcție de efectele lor (a se vedea Hotărârea din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punctul 48 și jurisprudența citată; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 6 martie 2002, Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, T-92/00 și T-103/00, EU:T:2002:61, punctul 51 și jurisprudența citată).

131 În consecință, deși nu poate fi exclus ca o măsură prin care o întreprindere publică stabilește condițiile de utilizare a bunurilor sau a serviciilor sale, chiar dacă de aplicare generală pentru ansamblul întreprinderilor care utilizează aceste bunuri sau aceste servicii, să aibă un caracter selectiv, este necesar, pentru a stabili dacă situația se prezintă astfel, să se ia în considerare efectele acestei măsuri, iar nu natura sa, verificând dacă de avantajul pe care se presupune că aceasta îl conferă beneficiază în realitate numai unele dintre aceste întreprinderi în raport cu

altele, chiar dacă, în raport cu obiectivul urmărit de regimul vizat, ansamblul întreprinderilor menționate se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă (Hotărârea din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punctul 49).

132 Determinarea ansamblului întreprinderilor care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă depinde de definirea prealabilă a regimului juridic în raport cu al cărui obiectiv trebuie, după caz, examinată comparabilitatea situației de fapt și de drept a întreprinderilor favorizate de măsura în discuție și, respectiv, a celor care nu sunt favorizate de aceasta (Hotărârea din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punctul 60).

133 Cu titlu introductiv, trebuie să se observe, în primul rând, că punctele 1-4 din a doua măsură indicau ratele diferitor tarife de aeroport (și anume aterizarea, balizajul, staționarea și serviciile pentru pasageri, printre care siguranța). Tarifele facturate efectiv puteau face obiectul a diverse tipuri de reduceri. Punctele 7.1, 7.2 și 7.3 din a doua măsură prevedeau trei tipuri de reduceri, necumulative:

– în primul rând, reduceri cuprinse între 10 și 70 % în funcție de numărul de aterizări efectuate în anul precedent pentru zborurile internaționale;

– în al doilea rând, o reducere cu 50 % pe o perioadă de 12 luni pentru noii operatori aerieni care efectuează cel puțin trei zboruri pe săptămână cu o aeronavă de cel puțin 70 de locuri. Pentru fiecare nouă destinație deservită, reducerea aplicată era de 50 % pentru o perioadă de șase luni; pe lângă aceste reduceri, AITTV acorda de asemenea o rambursare de 10-30 % din veniturile provenite din tarifele la îmbarcare, în funcție de numărul pasagerilor îmbarcați pe an;

– în al treilea rând, reduceri de 72-85 % pentru aeronavele cu o MTOW mai mare de 70 t, cu peste 10 000 de pasageri îmbarcați pe lună.

134 Din considerentele (46)-(49) ale deciziei atacate reiese că reducerile descrise la prima și la a doua liniuță de mai sus erau deja prevăzute în AIP din 2008. Printre reducerile prevăzute de a doua măsură, cele prevăzute la punctul 7.3, descrise la a treia liniuță de mai sus, constituiau singura noutate în raport cu AIP din 2008.

135 În al doilea rând, Comisia arată că primul motiv ar fi inoperant în măsura în care ar viza numai reducerea prevăzută la punctul 7.3 din a doua măsură (și anume o reducere de 72-85 % pentru aeronavele cu MTOW mai mare de 70 t, cu peste 10 000 de pasageri îmbarcați pe lună), în timp ce a doua măsură vizată în decizia de inițiere cuprindea ansamblul tipurilor de reduceri stabilite de AIP din 2007, din 2008 și din 2010.

136 Acest argument trebuie respins. Desigur, în decizia atacată, Comisia a examinat reducerile prevăzute în cea de a doua măsură în ansamblul lor, fără a examina separat reducerea prevăzută la punctul 7.3. Nu este mai puțin adevărat că această din urmă reducere este de asemenea acoperită de decizia atacată și că reclamanta susține tocmai că în mod eronat Comisia ar fi omis să examineze dacă această reducere, luată individual, nu era selectivă în privința Wizz Air.

137 În al treilea rând, în ședință, Comisia a arătat, pe de altă parte, că punctul 7.3 din a doua măsură nu ar fi fost aplicabil Wizz Air, întrucât aceasta din urmă a încheiat acorduri cu aeroportul. În această privință, trebuie amintit totuși că, potrivit deciziei atacate, schema tarifelor de aeroport, precum și reducerile și rabaturile erau aplicabile tuturor companiilor aeriene care utilizau sau ar fi putut utiliza aeroportul, inclusiv Wizz Air.

138 În speță, reclamanta reproșează în esență Comisiei că a înlăturat caracterul selectiv al reducerilor prevăzute la punctul 7.3 din a doua măsură, pentru motivul că alte companii aeriene beneficiau sau ar fi putut beneficia de reducerile în cauză și că a doua măsură se aplica tuturor companiilor aeriene care își desfășurau activitatea pe aeroport.

139 În această privință, în primul rând, în considerentul (290) al deciziei atacate, Comisia a reținut că schema de tarife de aeroport și reducerile și rabaturile erau aplicabile tuturor companiilor aeriene care utilizau sau ar fi putut utiliza aeroportul și îndeplineau condițiile descrise în AIP din 2007, din 2008 sau din 2010, după caz.

140 Or, natura celei de a doua măsuri, care se prezenta sub forma aplicării unei scheme „generale”, care se întemeia pe criterii, în sine, de asemenea de natură generală, nu se opune constatării caracterului selectiv al acestei măsuri. Astfel, condiția privind selectivitatea are un domeniu de aplicare mai larg care include măsuri care, prin efectele lor, favorizează anumite întreprinderi ca urmare a caracteristicilor proprii și specifice acestor întreprinderi. De asemenea, reiese din jurisprudență că faptul că ajutorul nu vizează unul sau mai mulți beneficiari particulari definiți în prealabil, ci este supus unei serii de criterii obiective în aplicarea cărora va putea fi acordat unui număr nedefinit de beneficiari, neindividualizați inițial, nu poate fi suficient pentru a pune în discuție caracterul selectiv al măsurii și, prin urmare, calificarea acesteia drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. O asemenea împrejurare nu exclude, astfel, ca această intervenție publică să trebuiască analizată ca reprezentând o măsură selectivă în situația în care, ca urmare a criteriilor sale de aplicare, procură un avantaj anumitor întreprinderi, cu excluderea altora (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 septembrie 2000, CETM/Comisia, T-55/99, EU:T:2000:223, punctul 40). Astfel, natura generală a AIP nu excludea, ca atare, o eventuală discriminare de fapt între companiile aeriene care utilizează aeroportul.

141 În al doilea rând, în considerentul (292) al deciziei atacate, Comisia a reținut că „[r]educerile aplicabile erau progresive, cele mai mici fiind de 10 % pentru 250-500 de aterizări pe an, și anume aproximativ [cinci] aterizări pe săptămână”, și că, „în perioada care face obiectul evaluării, pe lângă Wizz Air, și alte companii aeriene operau pe [aeroport] și aveau în flotă aeronave de dimensiuni relevante și/sau frecvențe suficiente și, prin urmare, beneficiau sau ar fi putut să beneficieze de reducerile în cauză”.

142 Or, procedând astfel, în primul rând, Comisia a examinat împreună cele trei tipuri de reduceri prevăzute de a doua măsură, fără a explica modul în care, pentru a stabili dacă aceasta avea un caracter selectiv, era pertinentă o asemenea apreciere comună, ținând seama de faptul că fiecare tip de reducere îndeplinea condiții diferite și că reducerile menționate nu erau cumulative. Prin urmare, Comisia a omis să examineze dacă tipul de reducere prevăzut în mod specific la punctul 7.3 din a doua măsură, luat separat, favoriza Wizz Air ca urmare a condițiilor sale de aplicare, cu excluderea celorlalte companii aeriene prezente pe aeroport.

143 În al doilea rând, Comisia nu s-a pronunțat cu privire la aspectul dacă, în ceea ce privește în mod specific tipul de reducere prevăzut la punctul 7.3 din a doua măsură, alte companii aeriene decât Wizz Air aveau în flota lor aeronave, de dimensiuni corespunzătoare și asigurând frecvențe suficiente, care le permiteau efectiv să beneficieze de acesta.

144 Desigur, din decizia atacată reiese că, în cursul procedurii administrative, Wizz Air a susținut că alte companii aeriene exploatau aeronave având o MTOW de peste 70 t și puteau, așadar, să beneficieze de tipul de reducere prevăzut la punctul 7.3 din a doua măsură [a se vedea considerentul (122) al deciziei atacate]. În înscrisurile sale, Comisia a arătat că TAROM exploata astfel de aeronave și că ar fi putut încerca să își mărească traficul pe aeroport pentru a beneficia de aceste reduceri.

145 Nu este mai puțin adevărat că, în fapt, tipul de reducere prevăzut la punctul 7.3 din a doua măsură a profitat exclusiv Wizz Air și că nicio altă companie aeriană, inclusiv TAROM, nu a atins numărul minim de pasageri îmbarcați pe lună impus de acest punct 7.3.

146 În ceea ce privește și argumentul Wizz Air și al AITTV potrivit căruia aceste reduceri trebuiau să permită creșterea traficului pe aeroport și astfel a veniturilor încasate efectiv, trebuie subliniat, astfel cum reiese din jurisprudența citată la punctul 130 de mai sus, că articolul 107 alineatul (1) TFUE nu face distincție în funcție de cauzele sau de obiectivele intervențiilor statului, ci le definește în funcție de efectele lor, astfel încât aceste finalități în materie de trafic și de venituri nu sunt pertinente pentru aprecierea caracterului selectiv al reducerilor prevăzute la punctul 7.3 din a doua măsură. În orice caz, trebuie să se constate că decizia atacată nu conține niciun element care să demonstreze finalitățile menționate.

147 În al treilea rând, este necesar să se arate că o luare în considerare, astfel cum a fost invocată de Comisie, a celorlalte două măsuri de reducere prevăzute de a doua măsură este cu atât mai susceptibilă să repună în discuție caracterul neselectiv al reducerilor prevăzute la punctul 7.3 din această măsură. Astfel, aceste alte două măsuri prevedeau reduceri cuprinse în intervale situate între 10 și 70 % și între 10 și 30 %, în timp ce punctul 7.3 menționat permitea reduceri mai ridicate și cu mult mai puțin progresive care începeau la 72 % și ajungeau până la 85 %.

148 În consecință, trebuie să se concluzioneze că Comisia a săvârșit o eroare de drept prin faptul că a omis să examineze dacă reducerea prevăzută la punctul 7.3 din a doua măsură, privită individual, avea vocația de a se aplica în mod selectiv, fără a fi necesar să se examineze nici caracterul pretins tardiv, nici temeinicia argumentului reclamantei potrivit căruia reducerile prevăzute la punctul 7.3 din a doua măsură ar constitui o derogare de la sistemul de referință stabilit de această măsură.

149 Având în vedere considerațiile care precedă, primul motiv trebuie admis.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere, pe o eroare de drept și pe nemotivare în măsura în care decizia atacată concluzionează că a treia măsură nu a conferit un avantaj necuvenit Wizz Air

150 Al doilea motiv este constituit din două aspecte. Prin intermediul primului aspect, referitor la aprecierea elementelor de fapt, reclamanta susține că decizia atacată nu ar fi luat în considerare elemente de probă care demonstrează că comportamentul AITTV nu era comparabil cu cel al unui operator privat în economia de piață.

151 În special, AITTV nu ar fi efectuat nicio analiză *ex ante* pentru a stabili dacă acordurile din 2008 puteau să îi furnizeze un randament pozitiv sau, cel puțin, să acopere costurile de exploatare ale Wizz Air, deși acordul de comercializare ar fi avut ca efect acordarea în favoarea Wizz Air a unei reduceri de până la 85 % a tuturor tarifelor de aeroport. Or, un operator de piață prudent ar fi efectuat o analiză *ex ante* a rentabilității înainte de a-și modifica astfel strategia comercială.

152 Prin intermediul celui de al doilea aspect, întemeiat pe o eroare de drept, reclamanta susține că decizia atacată ar aplica în mod eronat criteriul operatorului privat în economia de piață în cazul celei de a treia măsuri. Astfel, Comisia ar fi omis contextul general al celei de a treia măsuri, precum și evoluțiile previzibile, cum sunt costurile de consolidare a numărului de clasificare a pavajului, care decurg din această măsură și consecințele pe termen mediu și lung. În special, ea ar fi reținut în mod eronat un termen de numai trei ani pentru a aprecia rentabilitatea acordurilor din 2008.

153 La rândul său, Comisia arată, cu titlu introductiv, că reclamanta nu ar contesta analiza sa privind rentabilitatea acordurilor de modificare din 2010, ci numai analiza sa privind rentabilitatea acordurilor din 2008. În această privință, ea remarcă faptul că, pentru a contesta cu succes aplicarea criteriului operatorului privat în economia de piață în decizia atacată, reclamanta ar trebui să demonstreze că aprecierea Comisiei ar fi nu numai eronată, ci și lipsită de plauzibilitate.

154 În ceea ce privește primul aspect, Comisia susține, referitor la lipsa unei analize *ex ante*, că nu s -ar putea exclude ca un studiu care evaluează *ex post r*entabilitatea suplimentară așteptată a unui acord semnat de un aeroport și de o companie aeriană, dar întemeiat pe date care ar fi fost disponibile la momentul semnării acestui acord, să poată fi acceptat.

155 În ceea ce privește al doilea aspect, referitor în special la termenul reținut pentru aprecierea rentabilității acordurilor din 2008, Comisia susține că a ales un termen de trei ani, care corespundea perioadei inițiale de aplicare a acordului de comercializare, întrucât, în special, un operator privat prudent în economia de piață nu va conta pe faptul că acordurile vor fi reînnoite la expirare, astfel cum se explică în considerentele (334)-(336) ale deciziei atacate.

156 În replică, reclamanta susține că Wizz Air ar fi primit un ajutor de stat prin intermediul acordurilor de modificare din 2010, întrucât, în esență, a doua măsură și acordurile de modificare din 2010 ar fi acordat același avantaj Wizz Air.

157 În această privință, Comisia arată, în duplică, că acordurile de modificare din 2010 și a doua măsură nu ar constitui o măsură unică și că le-ar fi apreciat separat.

– *Cu privire la aprecierea celei de a treia măsuri în decizia atacată*

158 Acordurile din 2008 cuprindeau un memorandum de înțelegere, un contract de marketing, un contract de operare și un contract de servicii de handling la sol.

159 În temeiul memorandumului de înțelegere și al contractului de marketing, încheiate pentru o perioadă inițială de trei ani, AITTV s-a angajat în special să extindă terminalul pentru pasageri pentru ca acesta să poată deservi până la trei milioane de pasageri pe an până la 1 ianuarie 2011 cel târziu, să îmbunătățească încadrarea pistei de aterizare și de decolare înainte de sfârșitul anului 2009 și să pună la dispoziție sloturi orare conform cererii companiei Wizz Air. Aceasta din urmă se angajase să desfășoare activități de marketing pentru AITTV.

160 Contractul de operare și contractul de servicii de handling la sol încheiate pe o durată inițială de un an stabileau tarifele de aeroport care trebuiau plătite de Wizz Air, precum și reducerile și scutirile de la plata acestora. Tarifele erau în principal aceleași cu cele stabilite în AIP din 2008. La 25 iunie 2010, contractul de operare și contractul de servicii de handling la sol au fost modificate prin acordurile de modificare din 2010, un nou regim de reduceri care corespundea celui care fusese definit în a doua măsură (a se vedea punctul 5 de mai sus).

161 Comisia a examinat existența unui ajutor de stat în ceea ce privește a treia măsură în considerentele (300)-(440) ale deciziei atacate. Comisia a apreciat condiția referitoare la existența unui avantaj economic în considerentele (322)-(415) ale deciziei atacate pentru acordurile din 2008, pe care le-a analizat în comun, și în considerentele (416)-(439) pentru acordurile de modificare din 2010.

162 În ceea ce privește acordurile din 2008, Comisia a examinat problema dacă veniturile marginale provenite din activitatea Wizz Air în urma acestor acorduri (și anume veniturile aferente activităților aeronautice, care provin din tarifele plătite de Wizz Air, și veniturile obținute din activități nonaeronautice) depășeau costurile marginale (și anume costurile de exploatare, de marketing și de investiții) care pot fi atribuite prezenței companiei Wizz Air pe aeroport [a se vedea considerentele (341)-(343) ale deciziei atacate].

163 În acest scop, Comisia a examinat succesiv analize *ex ante* ale rentabilității, reconstituite *ex post* pe baza datelor disponibile înainte de încheierea acordurilor din 2008, prezentate de România la 9 decembrie 2014 [a se vedea considerentele (344)-(356) ale deciziei atacate] și, respectiv, de Wizz Air la 10 februarie 2015 (în continuare, „Raportul Oxera 2015”) [a se vedea considerentele (357)-(381) ale deciziei atacate]. Aceasta a examinat de asemenea un studiu prezentat de solicitant la 10 noiembrie 2014 [a se vedea considerentele (382)-(392) ale deciziei atacate].

164 În ceea ce privește analiza prezentată de România, Comisia a reținut că aceasta avea mai multe lacune. În special, ea nu furniza niciun calcul al costurilor marginale, ci doar al veniturilor marginale. În consecință, Comisia a considerat că respectiva analiză nu demonstra că criteriul operatorului privat în economia de piață fusese respectat în acordurile din 2008 [a se vedea considerentele (355) și (356) ale deciziei atacate].

165 În ceea ce privește Raportul Oxera 2015, acesta prevedea o valoare actuală netă (denumită în continuare „VAN”) a acordurilor din 2008 de 7,6 milioane de lei românești (RON) (aproximativ 1,5 milioane de euro). Comisia a acceptat majoritatea ipotezelor de bază ale Raportului Oxera 2015. Ea a revizuit o parte dintre acestea pentru a reține costuri marginale mai scăzute, conducând la profituri marginale mai importante, considerând în special că niciuna dintre investițiile realizate, în special în ceea ce privește terminalul pentru pasageri și pista de aterizare și de decolare, nu ar fi fost antrenată de prezența Wizz Air pe aeroport [a se vedea considerentele (362) și (372)-(379) ale deciziei atacate]. După ce a recalculat costurile, veniturile și beneficiile marginale pe baza Raportului Oxera 2015, Comisia a considerat că acesta din urmă permitea să se concluzioneze că acordurile din 2008 trebuiau să determine o rentabilitate marginală pentru AITTV [a se vedea considerentul (381) al deciziei atacate].

166 În ceea ce privește studiul prezentat de reclamantă, care concluziona că acordurile din 2008 nu erau rentabile, Comisia a respins majoritatea ipotezelor de bază, în special pe cea potrivit căreia investițiile pentru lucrările de consolidare a numărului de clasificare a pavajului, precum și pentru lucrările efectuate în terminalul pentru pasageri ar fi reprezentat costuri marginale legate

de prezența Wizz Air pe aeroport. Comisia a concluzionat că acest studiu nu putea fi utilizat pentru a dovedi că acordurile din 2008 nu erau conforme cu criteriul operatorului privat în economia de piață [a se vedea considerentele (388)-(392) ale deciziei atacate].

167 Comisia a luat de asemenea în considerare studiile *ex post* realizate de Oxera și de RBB la 27 octombrie 2011 ca venind în sprijinul rezultatelor Raportului Oxera 2015. Studiul *ex post* realizat de Oxera considera că acordurile din 2008 aveau o VAN pozitivă de 145 249 de euro în perioada de trei ani prevăzută de aceste acorduri [a se vedea considerentul (398) al deciziei atacate].

168 În ceea ce privește acordurile de modificare din 2010, Raportul Oxera 2015 prevedea o VAN de 2,3 milioane RON, adică aproximativ 469 852 de euro [a se vedea considerentul (417) al deciziei atacate]. Comisia a luat de asemenea în considerare studiul *ex post* realizat de Oxera, care considera că acordurile de modificare din 2010 aveau o VAN pozitivă de 483 147 de euro pe durata celor nouă luni în care acestea au fost în vigoare [a se vedea considerentul (429) al deciziei atacate].

169 Pe baza Raportului Oxera 2015, astfel cum aceasta a recalculat și susținut prin studiile *ex post* ale Oxera și ale RBB, Comisia a concluzionat, așadar, că a treia măsură trebuia să determine o rentabilitate marginală pentru AITTV. În plus, această măsură s-ar fi înscris în cadrul unei strategii globale și al unui efort pe termen lung în favoarea rentabilității globale a aeroportului. În consecință, Comisia a apreciat că un operator privat prudent în economia de piață ar fi încheiat astfel de acorduri. Prin urmare, Comisia a concluzionat că aceste acorduri nu conferiseră Wizz Air un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și că nu constituiau ajutoare de stat [a se vedea considerentele (413)-(415) și (437)-(440) ale deciziei atacate].

– *Cu privire la temeinicia aprecierii celei de a treia măsuri*

170 Potrivit jurisprudenței, condițiile pe care trebuie să le îndeplinească o măsură pentru a se încadra în noțiunea de ajutor, în sensul articolului 107 TFUE, nu sunt îndeplinite dacă întreprinderea beneficiară, în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață, ar fi putut obține același avantaj precum cel pus la dispoziția sa prin intermediul resurselor de stat, această apreciere fiind efectuată, în principiu, prin aplicarea criteriului investitorului privat în economia de piață (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 91 și jurisprudența citată).

171 Pentru a stabili dacă statul membru sau entitatea publică în cauză a adoptat comportamentul unui operator privat avizat într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile în cauză pentru a se evalua raționalitatea economică a comportamentului statului membru sau al entității publice și, așadar, abținerea de la orice apreciere întemeiată pe o situație ulterioară (Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 71, și Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 93).

172 În acest context, revine statului membru sau entității publice în cauză sarcina să comunice Comisiei elementele obiective și verificabile care indică faptul că decizia sa este întemeiată pe evaluări economice prealabile comparabile cu cele pe care, în împrejurările speței, un operator privat rațional aflat într-o situație cât mai apropiată posibil de situația acestui stat membru le-ar

fi efectuat înainte de a adopta măsura în cauză, cu scopul de a determina rentabilitatea viitoare a acestei măsuri (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 97 și jurisprudența citată).

173 Prin urmare, pentru aplicarea criteriului operatorului privat, sunt relevante numai elementele disponibile și evoluțiile previzibile la data la care a fost adoptată decizia de efectua operațiunea în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctul 105). Aceasta este situația în special atunci când, precum în speță, Comisia examinează existența unui ajutor de stat în raport cu o măsură care nu i-a fost notificată și care a fost deja pusă în aplicare de entitatea publică în cauză la momentul la care realizează această examinare (Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 94).

174 Prin urmare, în cazul în care rezultă că criteriul operatorului privat ar putea fi aplicabil, revine Comisiei sarcina de a solicita statului membru în cauză să îi furnizeze toate informațiile relevante care să îi permită să verifice dacă sunt îndeplinite condițiile pentru aplicabilitatea și pentru aplicarea acestui criteriu și ea poate refuza să examineze astfel de informații numai dacă probele administrate sunt ulterioare adoptării deciziei de a efectua investiția în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctul 104, și Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 96).

175 Incumbă statului membru în cauză sau, în speță, întreprinderii publice vizate obligația de a furniza elementele care demonstrează că a procedat la o evaluare economică prealabilă a rentabilității măsurii în cauză, comparabilă cu cea pe care ar fi efectuat-o un investitor privat într-o situație similară (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 184).

176 Odată ce întreprinderea publică furnizează Comisiei elemente de natura celor solicitate, îi revine totuși acesteia din urmă sarcina de a efectua o apreciere globală luând în considerare, în afară de elementele furnizate de această întreprindere, orice alt element relevant care permite să se stabilească dacă măsura în cauză este conformă cu criteriul operatorului privat. Întreprinderea publică în cauză are astfel posibilitatea, în cadrul procedurii administrative, să prezinte elemente de probă suplimentare care au fost constituite după adoptarea măsurii, dar care se bazează pe elementele care erau disponibile și pe evoluțiile care erau previzibile la momentul acestei adoptări (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 186).

177 Imposibilitatea de a proceda la previziuni detaliate și complete nu poate scuti un investitor public de sarcina de a proceda la o evaluare prealabilă adecvată a rentabilității investiției sale, comparabilă cu cea pe care ar fi efectuat-o un operator privat aflat într-o situație similară, în funcție de elementele disponibile și previzibile (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctul 182).

178 În lumina acestei jurisprudențe trebuie analizat al doilea motiv invocat de reclamantă, prin care aceasta susține în special că AITTV nu ar fi efectuat nicio analiză *ex ante* de rentabilitate privind acordurile din 2008.

179 În această privință, în primul rând, astfel cum reiese din considerentul (147) al deciziei atacate, care figurează la punctul 6.3, consacrat rezumatului observațiilor AITTV privind a treia măsură, iar nu în partea referitoare la aprecierea acestei măsuri de către Comisie:

„[AITTV] a declarat că a efectuat calcule înainte de încheierea acordurilor din 2008. [AITTV] susține că nu a avut nicio obligație legală de a elabora un plan de afaceri. [AITTV] nu a avut cunoștință de niciun motiv pentru care ar fi trebuit să păstreze o documentație."

180 Cu toate acestea, trebuie să se constate că pretinsele calcule pe care AITTV le-ar fi efectuat înainte de încheierea acordurilor din 2008 nu au fost comunicate Comisiei și că aceasta nu s-a întemeiat, în decizia atacată, pe respectivele calcule pentru a evalua rentabilitatea acestor acorduri în raport cu criteriul operatorului privat în economia de piață.

181 Astfel, contrar celor impuse în temeiul jurisprudenței citate la punctele 175 și 177 de mai sus, din decizia atacată nu reiese nicidecum că decizia AITTV de a încheia acordurile din 2008 cu Wizz Air se întemeia pe evaluări economice prealabile pe care le-ar fi efectuat un operator privat care se află într-o situație similară, în funcție de elementele disponibile și previzibile.

182 Deși AITTV ar fi evaluat *ex ante* rentabilitatea viitoare a acordurilor din 2008 aceasta nu și-a îndeplinit, în orice caz, obligația de a comunica Comisiei elemente de evaluare prealabilă adecvate care să permită acesteia din urmă să verifice dacă atitudinea respectivei întreprinderi publice era comparabilă cu cea a unui operator privat rațional (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctele 182 și 185).

183 Este cert că Raportul Oxera 2015 face referire la un „plan de afaceri" pregătit de AITTV în cadrul acordurilor din 2008 și furnizat de AITTV către Oxera în vederea pregătirii raportului menționat. Cu toate acestea, răspunsurile Wizz Air și ale AITTV la întrebările Tribunalului din 19 iulie 2022 au permis confirmarea faptului că acest „plan de afaceri" nu fusese pregătit în anul 2008, ci fusese reconstituit *ex post* în cadrul procedurii administrative, pe baza unor informații care ar fi fost disponibile AITTV în anul 2008.

184 Rezultă că Comisia nu dispunea de niciun document scris întocmit anterior încheierii acordurilor din 2008 atunci când a analizat aspectul dacă AITTV acționase ca un operator privat aflat într-o situație similară, în funcție de elementele disponibile și previzibile.

185 În plus, din decizia atacată reiese că analiza *ex ante* a rentabilității, reconstituită *ex post* pe baza datelor disponibile înainte de încheierea acordurilor din 2008, prezentată de România la 9 decembrie 2014, la cererea Comisiei, conținea lacune și nu permitea să se demonstreze că criteriul operatorului privat în economia de piață fusese respectat în acordurile din 2008 [a se vedea considerentele (344) și (356) ale deciziei atacate și punctele 163 și 164 de mai sus]. Astfel, este puțin probabil ca ipoteticele calcule prealabile menționate în considerentul (147) al deciziei atacate, pe care AITTV le-ar fi efectuat înainte de încheierea acordurilor din 2008, să fi permis să se demonstreze perspective de rentabilitate *ex ante* satisfăcătoare pentru acordurile menționate.

186 În al doilea rând, Comisia a concluzionat în sensul rentabilității acordurilor din 2008, în temeiul Raportului Oxera 2015, și anume al unei analize *ex ante* a rentabilității, reconstituită *ex post* pe baza datelor disponibile înainte de încheierea acordurilor din 2008, prezentată de Wizz Air la 10 februarie 2015 și recalculată de Comisie (a se vedea punctele 163 și 165 de mai sus).

187 Astfel cum arată Comisia, Raportul Oxera 2015, deși realizat la aproape șapte ani de la încheierea acordurilor din 2008, se întemeiază pe date disponibile înainte de încheierea acordurilor menționate.

188 Cu toate acestea, contrar celor susținute de Comisie, nu se poate considera, pentru simplul motiv că acest raport s-ar întemeia pe elementele disponibile și pe evoluțiile previzibile la data la care a fost adoptată a treia măsură în 2008, că ar echivala cu o analiză *ex ante* în măsură să demonstreze respectarea criteriului operatorului privat în economia de piață.

189 Desigur, potrivit jurisprudenței, revine Comisiei sarcina de a efectua o apreciere globală, ținând seama de orice element relevant în speță care să îi permită să stabilească dacă întreprinderea beneficiară nu ar fi obținut în mod vădit facilități comparabile cu cele ale unui asemenea operator privat. În această privință, trebuie considerată relevantă orice informație susceptibilă să influențeze în mod semnificativ procesul decizional al unui operator privat suficient de prudent și de diligent, aflat într-o situație cât mai apropiată de cea a statului (a se vedea Hotărârea din 26 martie 2020, Larko/Comisia, C-244/18 P, EU:C:2020:238, punctele 29 și 30 și jurisprudența citată; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 20 septembrie 2017, Comisia/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punctul 60).

190 Elemente ulterioare momentului în care a fost adoptată măsura în cauză nu pot fi luate însă în considerare în vederea aplicării criteriului operatorului privat (a se vedea Hotărârea din 26 martie 2020, Larko/Comisia, C-244/18 P, EU:C:2020:238, punctul 32 și jurisprudența citată; a se vedea, de asemenea, în acest sens, Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctul 104 și Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctele 93 și 94).

191 În această privință, deși este adevărat că, astfel cum rezultă din jurisprudența citată la punctul 176 de mai sus, întreprinderea publică în cauză are posibilitatea, în cursul procedurii administrative, de a prezenta elemente de probă suplimentare, care sunt constituite după adoptarea măsurii, o asemenea posibilitate nu poate scuti această întreprindere de obligația de a proceda la o evaluare economică prealabilă adecvată, întemeiată pe o analiză a elementelor disponibile și a evoluțiilor previzibile care să fie adecvată în ceea ce privește natura, complexitatea, importanța și contextul operațiunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, punctele 186 și 188).

192 Or, în speță, Raportul Oxera 2015, chiar întemeiat pe date disponibile înainte de încheierea acordurilor din 2008, rămâne însă o constatare retrospectivă a rentabilității efective a acordurilor menționate. Pentru acest motiv, în temeiul jurisprudenței citate la punctul 190 de mai sus, el este lipsit de relevanță în vederea aprecierii respectării criteriului operatorului privat în economia de piață.

193 În al treilea rând, Comisia a ținut seama de asemenea, în decizia atacată, de studiile *ex post* realizate de Oxera și de RBB, la 27 octombrie 2011, ca venind în susținerea rezultatelor Raportului Oxera 2015 (a se vedea punctele 167 și 169 de mai sus).

194 Potrivit jurisprudenței, pentru a stabili dacă beneficiarul măsurii în cauză a profitat efectiv de un avantaj, în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, analize economice complementare furnizate de statul membru în cadrul procedurii administrative pot clarifica elementele existente la

momentul deciziei de investiție și trebuie luate în considerare de Comisie (Hotărârea din 3 iulie 2014, Spania și alții/Comisia, T-319/12 și T-321/12, nepublicată, EU:T:2014:604, punctul 134).

195 Cu toate acestea, în speță, elementele de probă reconstituite *ex post* luate în considerare de Comisie, fie că este vorba despre cele furnizate de România, fie despre cele furnizate de Wizz Air, nu veneau în completarea elementelor constituite înainte de încheierea acordurilor din 2008, pe care AITTV le-ar fi transmis Comisiei. Dimpotrivă, acestea erau singurele elemente care au fost furnizate Comisiei și singurele pe care Comisia și-a întemeiat aprecierea cu privire la acordurile din 2008.

196 În al patrulea și ultimul rând, în concluzia sa referitoare la avantajul economic în privința acordurilor din 2008, Comisia a luat de asemenea în considerare faptul că „exist[au] indicii, în special pe baza planului de dezvoltare 2006-2015, că acordurile din 2008 încheiate cu Wizz Air au făcut parte dintr-o strategie globală și dintr-un efort pe termen lung vizând rentabilitatea generală a aeroportului” [a se vedea considerentul (414) al deciziei atacate și punctul 169 de mai sus].

197 Totuși, astfel de elemente vagi, care nu sunt nicidecum susținute, nu pot constitui o dovadă suficientă a faptului că o evaluare economică prealabilă a rentabilității ar fi fost efectuată înainte de încheierea acordurilor din 2008.

198 Prin urmare, trebuie să se constate că concluzia Comisiei potrivit căreia un operator privat prudent în economia de piață avizat ar fi încheiat acordurile din 2008 se întemeiază în întregime pe elemente de probă stabilite *ex post*, contrar jurisprudenței citate la punctele 170-177 de mai sus.

199 Prin urmare, trebuie să se considere că Comisia nu și-a întemeiat din punct de vedere juridic concluzia potrivit căreia a treia măsură nu conferise Wizz Air un avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și, prin urmare, nu constituia ajutor de stat.

200 Fără a fi necesar să se examineze celelalte argumente invocate de reclamantă în cadrul celui de al doilea motiv, trebuie, așadar, să se admită acest motiv în măsura în care este întemeiat pe o eroare de drept întrucât decizia atacată concluzionează că a treia măsură nu a conferit un avantaj necuvenit Wizz Air.

201 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, acțiunea trebuie, așadar, admisă în temeiul primului și al celui de al doilea motiv, fără a fi necesar să se examineze al treilea și al patrulea motiv.

Cu privire la cheltuielile de judecată

202 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a căzut în pretenții, se impune ca, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, să fie obligată să suporte și cheltuielile de judecată efectuate de reclamantă, conform concluziilor acesteia din urmă. Wizz Air și AITTV suportă propriile cheltuieli de judecată în aplicarea articolului 138 alineatul (3) din Regulamentul de procedură.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a opta extinsă)

declară și hotărăște:

1) **Anulează 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 în măsura în care concluzionează că tarifele de aeroport prezentate în publicația de informare aeronautică din 2010 și acordurile încheiate între Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" SA (AITTV) și Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) în anul 2008 (inclusiv acordurile de modificare din 2010) nu constituie ajutoare de stat.**

2) **Comisia Europeană suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele efectuate de Carpatair SA.**

3) **Wizz Air Hungary și AITTV vor suporta propriile cheltuieli de judecată.**

Papasavvas Svenningsen Jaeger

Mac Eochaidh Pynnä

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 8 februarie 2023.

Semnături

Cuprins

Istoricul cauzei . . . 2

Decizia atacată . . . 3

Concluziile părților . . . 4

În drept . . . 5

Cu privire la admisibilitate . . . 5

Cu privire la interesul de a exercita acțiunea . . . 5

Cu privire la calitatea procesuală activă . . . 7

– Considerații introductive cu privire la natura măsurilor în litigiu . . . 8

– Cu privire la afectarea individuală a reclamantei în ceea ce privește a treia măsură . . . 9

– Cu privire la afectarea directă a reclamantei în privința măsurilor în litigiu . . . 13

Cu privire la admisibilitatea anexelor . . . 15

Cu privire la admisibilitatea extraselor din raportul administratorului judiciar . . . 15

Cu privire la admisibilitatea anexei Q.2 . . . 15

Cu privire la fond . . . 16

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o eroare de drept privind caracterul selectiv al celei de a doua măsuri . . . 16

– Cu privire la aprecierea celei de a doua măsuri în decizia atacată . . . 18

– Cu privire la temeinicia aprecierii celei de a doua măsuri . . . 19

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere, pe o eroare de drept și pe nemotivare în măsura în care decizia atacată concluzionează că a treia măsură nu a conferit un avantaj necuvenit Wizz Air . . . 22

– Cu privire la aprecierea celei de a treia măsuri în decizia atacată . . . 23

– Cu privire la temeinicia aprecierii celei de a treia măsuri . . . 25

Cu privire la cheltuielile de judecată . . . 29