



PRIOPĆENJE ZA MEDIJE br. 24/23

U Luxembourg 8. veljače 2023.

Presuda Općeg suda u predmetu T-522/20 | Carpatair/Komisija

Opći sud poništava odluku Europske komisije kojom se odobravaju rumunjske potpore međunarodnoj zračnoj luci u Temišvaru u korist Wizz Aira

Komisija je prilikom ispitivanja selektivnosti i pogodnosti navedenih mjera počinila više pogrešaka koje se tiču prava

Međunarodnom zračnom lukom u Temišvaru, koja se nalazi na zapadu Rumunjske, upravlja Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia” SA (u daljnjem tekstu: AITTV), dioničko društvo u kojem Rumunjska Država ima 80 % dionica.

Očekujući povećanje prometa koje je trebalo uslijediti nakon pristupanja Rumunjske Europskoj uniji 2007. i radi ispunjenja uvjeta za pristupanje schengenskom prostoru u području sigurnosti, društvo AITTV je od Rumunjske Države primilo financijska sredstva za izgradnju terminala za letove izvan schengenskog prostora i za sigurnosnu opremu.

Osim toga, u okviru strategije privlačenja niskotarifnih zračnih prijevoznika i povećanja opće profitabilnosti zračne luke, društvo AITTV je 2008. s društvom Wizz Air Hungary Légitársaság Zrt. (u daljnjem tekstu: Wizz Air), mađarskim niskotarifnim zračnim prijevoznikom, potpisalo sporazume kojima se utvrđuju načela njihove suradnje kao i opći uvjeti pod kojima Wizz Air može koristiti infrastrukturu i usluge zračne luke (u daljnjem tekstu: sporazumi iz 2008.). Dva od tih sporazuma izmijenjena su 2010. novim sustavom smanjenjâ koji su dogovorili Wizz Air i AITTV (u daljnjem tekstu: sporazumi o izmjeni iz 2010.). U skladu sa zbornikom zrakoplovnih informacija (u daljnjem tekstu: AIP) iz 2007., 2008. i 2010., Wizz Airu su odobreni i popusti i rabati na naknade zračnih luka.

Društvo Carpatair SA, rumunjski regionalni zračni prijevoznik, je 2010. Europskoj komisiji podnijelo pritužbu kojom se dovode u pitanje potpore koje su rumunjska tijela dodijelila međunarodnoj zračnoj luci u Temišvaru u korist Wizz Aira.

Odlukom od 24. veljače 2020. (u daljnjem tekstu: sporna odluka) Komisija je smatrala, s jedne strane, da javno financiranje koje je između 2007. i 2009. dodijeljeno društvu AITTV za izgradnju terminala za letove izvan schengenskog područja, poboljšanje staze za vožnju, proširenje stajanke i rasvjetnu opremu predstavlja državnu potporu koja je spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a¹. S druge strane, Komisija je utvrdila da javno financiranje pristupne ceste i izgradnje parkirališta u 2007. te zaštitne opreme u 2008., naknade zračnih luka iz AIP-a iz 2007., 2008. i 2010. te sporazumi iz 2008. s društvom Wizz Air, uključujući

¹ U skladu s tom odredbom, potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

sporazume o izmjenama iz 2010., nisu državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Društvo Carpatair SA podnijelo je tužbu za poništenje te odluke jer je Komisija utvrdila da ni popusti i rabati na naknade zračnih luka iz AIP-a iz 2010. ni sporazumi iz 2008., kako su izmijenjeni 2010. (u daljnjem tekstu: sporne mjere), nisu državne potpore. Prihvaćanjem te tužbe Opći sud ističe više pogrešaka koje se tiču prava koje je Komisija počinila prilikom ispitivanja selektivnosti tih mjera i njihove pogodnosti.

Ocjena Općeg suda

Opći sud najprije odbacuje Komisijinu argumentaciju prema kojoj je tužba koju je podnijelo društvo Carpatair SA nedopuštena jer ono nema ni aktivnu procesnu legitimaciju za poništenje sporne odluke ni stvaran i postojeći interes za poništenje te odluke.

Što se tiče aktivne procesne legitimacije društva Carpatair SA, Opći sud podsjeća na to da, u skladu s člankom 263. četvrtim stavkom UFEU-a, svaka fizička ili pravna osoba može pokrenuti postupak protiv akta koji joj nije upućen ako se on izravno i osobno odnosi na nju ili protiv regulatornog akta koji se izravno odnosi na nju, a ne podrazumijeva provedbene mjere. S obzirom na tu dihotomiju, Opći sud pojašnjava da je dio sporne odluke koji se odnosi na naknade zračnih luka regulatorni akt, tako da je tužba društva Carpatair SA protiv tog dijela dopuštena pod uvjetom da se on na njega izravno odnosi. Nasuprot tomu, budući da se sporazumi iz 2008. i njihove izmjene iz 2010. trebaju kvalificirati kao pojedinačne mjere, tužba društva Carpatair SA protiv dijela sporne odluke koji se odnosi na te sporazume dopuštena je samo ako ono dokaže da ti sporazumi na njega ne utječu samo izravno nego i osobno.

Što se tiče osobnog utjecaja koji dio sporne odluke koji se odnosi na sporazume iz 2008. i njihove izmjene iz 2010. ima na društvo Carpatair SA, Opći sud primjećuje da je točno da se takav utjecaj ne može izvesti iz samog sudjelovanja tog poduzetnika u upravnom postupku koji je prethodio donošenju sporne odluke. Međutim, budući da su navedeni sporazumi mogli bitno utjecati na konkurentski položaj društva Carpatair SA na tržištima na kojima je imao odnos tržišnog natjecanja s Wizz Airom, ono je u dovoljnoj mjeri dokazalo osobni utjecaj. Osim toga, argumenti prema kojima je društvo Carpatair SA promijenilo poslovni model i od 2013. prestalo poslovati u međunarodnoj zračnoj luci u Temišvaru, ne mogu dovesti u pitanje taj zaključak jer se procjena bitnog utjecaja mora provesti s obzirom na situaciju u trenutku dodjele spornih mjera kada su one mogle imati učinak.

Usto, Opći sud smatra da sporna odluka izravno utječe na društvo Carpatair SA jer, s jedne strane, izravno utječe na njegovo pravo da na predmetnom tržištu ne bude izloženo tržišnom natjecanju koje je narušeno spornim mjerama i, s druge strane, potpuno automatski ostavlja na snazi učinke spornih mjera, na temelju samog propisa Unije i bez primjene drugih posrednih pravila.

Nakon što je potvrdio dopuštenost tužbe koju je podnijelo društvo Carpatair SA, Opći sud utvrđuje u pogledu merituma da sporna odluka sadržava više pogrešaka koje se tiču prava koje su utjecale na zaključak da ni popusti i rabati na naknade zračnih luka iz AIP-a iz 2010. ni sporazumi sklopljeni s društvom Wizz Air u 2008., kako su izmijenjeni 2010., nisu državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, i to prvi zbog povrede koja se tiče selektivnosti, a drugi zbog gospodarske prednosti dodijeljene Wizz Airu.

Što se tiče, kao prvo, selektivnosti popusta i rabata na naknadama zračnih luka iz AIP-a iz 2010., Opći sud podsjeća na to da, iako su samo mjere koje daju selektivnu prednost obuhvaćene pojmom državne potpore, iz sudske prakse proizlazi da intervencije koje se na prvi pogled općenito primjenjuju na poduzetnike mogu, ovisno o svojim učincima, biti selektivne u izvjesnoj mjeri i stoga se mogu smatrati mjerama koje su namijenjene stavljanju određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj. Takva *de facto* selektivnost može se utvrditi u situacijama u kojima je struktura mjere takva da, iako su formalni kriteriji za primjenu mjere sastavljeni na općenit i objektivan način, njezinim se učincima određena skupina poduzetnika u znatnoj mjeri stavlja u povoljniji položaj.

U ovom slučaju, u AIP-u iz 2010. navedene su, među ostalim, tri vrste smanjenja naknada zračnih luka koja se primjenjuju na sve zračne prijevoznike koji koriste ili mogu koristiti međunarodnu zračnu luku u Temišvaru. Treća

vrsta smanjenja predviđala je, u tom okviru, smanjenja od 72 do 85 % za zrakoplove čija najveća masa u uzlijetanju iznosi više od 70 tona i koji imaju više od 10 000 ukrcanih putnika mjesečno.

Međutim, iako su tri vrste smanjenja pretpostavljale različite uvjete i nisu bile kumulativne, Komisija je na temelju zajedničkog ispitivanja zaključila da ona nisu selektivna. U tom kontekstu, Komisija se nije izjasnila ni o pitanju jesu li drugi zračni prijevoznici, osim društva Wizz Air, imali u svojoj floti zrakoplove koji su prikladne veličine i osiguravaju dovoljno česte letove, što bi im omogućavalo da stvarno koriste treću vrstu smanjenja. S obzirom na to Opći sud zaključuje da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava time što nije ispitala je li zbog uvjeta primjene treće vrste smanjenja, kada se gleda zasebno, Wizz Air stavljen u povoljniji položaj, kao što to tvrdi društvo Carpatair SA.

Što se tiče, kao drugo, pitanja je li sporazumima iz 2008., kako su izmijenjeni 2010., Wizz Airu dodijeljena gospodarska prednost, Opći sud podsjeća na to da se ta ocjena u načelu provodi primjenom kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kako bi se ispitalo jesu li predmetna država članica ili javno tijelo postupali kao razuman privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu, relevantni su samo dostupni elementi i razvoj koji se mogao predvidjeti u vrijeme donošenja odluke o provedbi predmetne transakcije. Međutim, zaključak do kojeg je došla Komisija u spornoj odluci prema kojem bi razuman privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio sporazume iz 2008., kako su izmijenjeni 2010., s Wizz Airom, u potpunosti se temeljio na dokazima koji su naknadno utvrđeni i, među ostalim, na izvješću sastavljenom 2015.

U tom pogledu, Opći sud pojašnjava da se ne može smatrati da je to izvješće iz 2015., samo zbog činjenice da se ono temeljilo na dostupnim elementima i razvoju koji se mogao predvidjeti u vrijeme donošenja sporazumâ iz 2008., *ex ante* analiza kojom se može dokazati poštovanje kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu. Osim toga, iako dopunske gospodarske analize koje su napravljene naknadno, a koje su tijekom upravnog postupka dostavili Rumunjska i Wizz Air, mogu razjasniti elemente koji su postojali u vrijeme sklapanja sporazumâ iz 2008. i Komisija ih mora uzeti u obzir, to ne utječe na činjenicu da tim analizama nisu dopunjeni elementi koji su nastali prije sklapanja navedenih sporazumâ, nego su to bili jedini elementi na kojima je Komisija temeljila svoju ocjenu sporazumâ iz 2008.

Slijedom navedenog, Opći sud smatra da nije pravno osnovan Komisijin zaključak prema kojem sporazumima iz 2008. i sporazumima o izmjenama iz 2010. Wizz Airu nije dodijeljena gospodarska prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima i stoga ne predstavljaju državnu potporu.

S obzirom na ta razmatranja, Opći sud prihvaća tužbu i poništava spornu odluku s obzirom na to da se u njoj zaključuje da naknade zračnih luka iz AIP-a iz 2010. i sporazumi iz 2008., uključujući sporazume o izmjeni iz 2010., nisu državne potpore.

NAPOMENA: Tužba za poništenje služi za poništenje akata institucija Unije koji su protivni pravu Unije. Pod određenim uvjetima države članice, europske institucije i pojedinci mogu podnijeti tužbu za poništenje Sudu ili Općem sudu. Ako je tužba osnovana, akt se poništava. Dotična institucija mora popuniti eventualnu pravnu prazninu nastalu poništenjem akta.

NAPOMENA: Protiv odluke Općeg suda u roku od dva mjeseca i deset dana od njezina priopćenja može se podnijeti žalba Sudu ograničena na pravna pitanja.

Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Opći sud.

[Cjelovit tekst](#) presude objavljuje se na stranici CURIA na dan objave.

Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293

Snimke s objave presuda nalaze se na „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106

Ostanite povezani!

Uprava za komunikaciju
Odjel za medije i informiranje

curia.europa.eu

