



PRESSEMEDDELELSE NR. 24/23

Luxembourg den 8. februar 2023

Retstens dom i sag T-522/20 | Carpatair mod Kommissionen

Retten annullerer Europa-Kommissionens afgørelse om godkendelse af visse former for Rumæniens støtte til den internationale lufthavn i Timișoara til fordel for Wizz Air

Kommissionen har begået flere retlige fejl ved undersøgelsen af, om de nævnte foranstaltninger var selektive og fordelagtige

Den internationale lufthavn i Timișoara, der ligger i det vestlige Rumænien, drives af Societatea Națională »Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia« SA (herefter »AITTV«), som er et aktieselskab, hvori staten ejer 80% af aktierne.

Med forventningen om den øgede trafik, der ville følge af Rumæniens tiltrædelse til Den Europæiske Union i 2007, og med henblik på at opfylde betingelserne for tiltrædelsen af Schengenområdet hvad angår sikkerhed modtog AITTV fra den rumænske stat finansiering til opførelsen af en terminal til flyvninger uden for Schengen og til sikkerhedsudstyr.

Som led i en strategi med henblik på at tiltrække lavprisluftfartsselskaber og øge lufthavnens samlede rentabilitet indgik AITTV i 2008 med Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt (herefter »Wizz Air«), der er et ungarsk lavprisluftfartsselskab, aftaler om fastlæggelse af principperne for deres samarbejde og de almindelige betingelser for Wizz Airs anvendelse af lufthavnens infrastrukturer og tjenesteydelser (herefter »2008-aftalerne«). To af aftalerne blev ændret i 2010 med en ny ordning for nedsættelser aftalt af Wizz Air og AITTV (herefter »2010-ændringsaftalerne«). I henhold til luftfartsinformationspublikationen (herefter »AIP«) af 2007, 2008 og 2010 var Wizz Air ligeledes begunstiget af nedsættelser af og rabatter på lufthavnsafgifterne.

I 2010 indgav det regionale rumænske luftfartsselskab Carpatair SA en klage til Europa-Kommissionen over den støtte, som de rumænske myndigheder havde indrømmet den internationale lufthavn i Timișoara til fordel for Wizz Air.

Ved afgørelse af 24. februar 2020 (herefter »den anfægtede afgørelse«) fastslog Kommissionen for det første, at den offentlige finansiering, der i perioden 2007-2009 var indrømmet AITTV med henblik på opførelsen af en terminal til flyvninger uden for Schengen, forbedring af start- og landingsbanen og udvidelsen af forpladsen og belysningsudstyret, udgjorde statsstøtte, som var forenelig med det indre marked i medfør af artikel 107, stk. 3, litra c), TEUF¹. For det andet fastslog Kommissionen, at den offentlige finansiering af tilkørselsvejen og udviklingen af parkeringsområdet i 2007 og sikkerhedsudstyret i 2008, lufthavnsafgifterne i AIP 2007, AIP 2008 og AIP 2010 samt 2008-aftalerne med Wizz Air, herunder 2010-ændringsaftalerne, ikke udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF.

¹ I henhold til denne bestemmelse kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

Carpatair SA anlagde søgsmål med påstand om annullation af denne afgørelse, for så vidt som Kommissionen havde fastslået, at hverken de nedsættelser af og rabatter på lufthavnsafgifterne, der fremgik af AIP 2010, eller 2008-aftalerne, som ændret i 2010 (herefter »de omtvistede foranstaltninger«), udgjorde statsstøtte. Idet Retten giver sagsøgeren medhold, anfører den flere retlige fejl, som Kommissionen har begået under undersøgelsen af, om disse foranstaltninger var selektive og fordelagtige.

Retten bemærkninger

Indledningsvis forkaster Retten Kommissionens argumentation om, at det søgsmål, som Carpatair SA har anlagt, skal afvises, eftersom dette selskab hverken har søgsmålskompetence med hensyn til annullationen af den anfægtede afgørelse eller en eksisterende og aktuell interesse i annullationen af denne afgørelse.

Med hensyn til Carpatair SA's søgsmålskompetence bemærker Retten, at det fremgår af artikel 263, stk. 4, TEUF, at enhver fysisk eller juridisk person kan indbringe klage med henblik på prøvelse af retsakter, som ikke er rettet til vedkommende, såfremt retsakten berører denne umiddelbart og individuelt, samt af regelfastsættende retsakter, der berører vedkommende umiddelbart, og som ikke omfatter gennemførelsesforanstaltninger. Henset til denne opdeling præciserer Retten, at den del af den anfægtede afgørelse, som vedrører lufthavnsafgifterne, udgør en regelfastsættende retsakt, hvorfor det søgsmål, som Carpatair SA har anlagt til prøvelse af denne del af afgørelsen, kan antages til realitetsbehandling, såfremt selskabet er umiddelbart berørt heraf. Eftersom 2008-aftalerne og 2010-ændringsaftalerne skulle kvalificeres som individuelle foranstaltninger, kan det søgsmål, som Carpatair SA har anlagt til prøvelse af den del af den anfægtede afgørelse, der vedrørte disse aftaler, derimod kun antages til realitetsbehandling, hvis selskabet påviste, at det ikke alene er umiddelbart, men ligeledes individuelt berørt af aftalerne.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt Carpatair SA er umiddelbart berørt af den del af den anfægtede afgørelse, der vedrørte 2008-aftalerne og 2010-ændringsaftalerne, bemærker Retten, at en sådan påvirkning ganske vist ikke kan udledes af selve virksomhedens deltagelse i den administrative procedure forud for vedtagelsen af den anfægtede afgørelse. Eftersom de nævnte aftaler kunne påvirke selskabets konkurrencemæssige stilling væsentligt på de markeder, hvor det konkurrerede med Wizz Air, har Carpatair SA imidlertid i tilstrækkelig grad godtgjort, at selskabet er individuelt berørt. Da vurderingen af, om der foreligger en væsentlig påvirkning, i øvrigt skal foretages under hensyn til situationen på det tidspunkt, hvor de omtvistede foranstaltninger blev indrømmet og kunne skabe virkninger, kan argumenterne om, at Carpatair SA havde ændret forretningsmodel og havde indstillet sine aktiviteter i den internationale lufthavn i Timișoara fra 2013, ikke rejse tvivl om denne konklusion.

Retten fastslår endvidere, at Carpatair SA er umiddelbart berørt af den anfægtede afgørelse, for så vidt som afgørelsen for det første umiddelbart påvirkede selskabets ret til ikke at blive udsat for, at de omhandlede foranstaltninger fordrejede konkurrencevilkårene på det relevante marked, og for det andet tillod, at de omhandlede foranstaltninger rent automatisk havde fuldstændige virkninger udelukkende i medfør af EU-retten uden anvendelse af andre mellemkommende regler.

Efter at have bekræftet, at søgsmålet anlagt af Carpatair SA kan antages til realitetsbehandling, fastslår Retten med hensyn til realiteten, at den anfægtede afgørelse er behæftet med flere retlige fejl, der påvirker konklusionen om, at hverken nedsættelserne af eller rabatterne på lufthavnsafgifterne i AIP 2010 eller aftalerne indgået med Wizz Air i 2008, som ændret i 2010, udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF, idet de førstnævnte ikke var selektive, og de sidstnævnte ikke gav Wizz Air en økonomisk fordel.

For det første bemærker Retten med hensyn til den selektive karakter af nedsættelserne af og rabatterne på lufthavnsafgifterne i AIP 2010, at selv om alene foranstaltninger, der selektivt yder en fordel, henhører under begrebet »statsstøtte«, fremgår det af retspraksis, at indgreb, som umiddelbart betragtet gælder for virksomheder generelt, på grundlag af deres virkninger kan være selektive i et vist omfang og således anses for foranstaltninger, der er bestemt til at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner. En sådan de facto-selektivitet fastslås i de tilfælde, hvor foranstaltningen, selv om de formelle kriterier for dens anvendelse er formuleret som generelle og

objektive betingelser, er udformet på en sådan måde, at den i særdeleshed vil begunstige en bestemt gruppe virksomheder.

I det foreliggende tilfælde opregnede AIP 2010 bl.a. tre typer nedsættelser af lufthavnsafgifterne, som gjaldt for alle luftfartsselskaber, der benyttede eller kunne benytte den internationale lufthavn i Timișoara. I denne henseende foreskrev den tredje type nedsættelse nedsættelser på 72-85% for luftfartøjer med en maksimal startvægt på mere end 70 ton med mere end 10 000 passagerer om bord pr. måned.

Selv om de tre typer nedsættelser var underlagt forskellige betingelser og ikke var kumulative, udelukkede Kommissionen på grundlag af en samlet undersøgelse, at de var selektive. I denne forbindelse havde Kommissionen heller ikke taget stilling til, om andre luftfartsselskaber end Wizz Air i deres flåde havde luftfartøjer af passende størrelse, der sikrede et tilstrækkeligt antal flyvninger, hvorved de fik mulighed for faktisk at være begunstiget af den tredje type nedsættelse. Henset til disse betragtninger konkluderer Retten, at Kommissionen har begået en retlig fejl, idet den ikke har undersøgt, om den tredje type nedsættelse isoleret set begunstigede Wizz Air som følge af betingelserne for anvendelse heraf, således som Carpatair SA gjorde gældende.

For det andet bemærker Retten med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt Wizz Air var blevet indrømmet en økonomisk fordel ved 2010-ændringsaftalerne, at denne vurdering i princippet skulle foretages under anvendelse af princippet om den private aktør i en markedsøkonomi. Med henblik på at undersøge, om medlemsstaten eller den pågældende offentlige enhed har iagttaget en handlemåde, som en fornuftig privat aktør ville have fulgt under markedsøkonomiske vilkår, er kun de beviser, som var til rådighed på det tidspunkt, hvor afgørelsen om at gennemføre transaktionen blev truffet, og de udviklinger, som kunne forudsiges på dette tidspunkt, relevante. Den konklusion, som Kommissionen nåede til i den anfægtede afgørelse, om, at en fornuftig privat aktør under markedsøkonomiske vilkår ville have indgået 2010-ændringsaftalerne med Wizz Air, var udelukkende støttet på beviser, der var fastlagt efterfølgende, navnlig en rapport udarbejdet i 2015.

I denne henseende præciserer Retten, at det ikke kan fastslås – alene fordi denne rapport fra 2015 var støttet på tilgængelige oplysninger og på udviklinger, der kunne forudsiges, da 2008-aftalerne blev indgået – at rapporten svarede til en forhåndsanalyse, der var egnet til at godtgøre overholdelsen af kriteriet om den private aktør i en markedsøkonomi. Selv om de supplerende økonomiske analyser, som var blevet rekonstrueret efterfølgende, og som Rumænien og Wizz Air fremlagde under den administrative procedure, kunne afklare de oplysninger, der forelå på tidspunktet for indgåelsen af 2008-aftalerne og skulle tages i betragtning af Kommissionen, forholder det sig ikke desto mindre således, at disse analyser ikke supplerede de oplysninger, der forelå inden indgåelsen af de nævnte aftaler, men de var de eneste oplysninger, som Kommissionen havde støttet sin vurdering af 2008-aftalerne på.

Derfor fastslår Retten, at Kommissionen ikke har givet en retlig begrundelse for sin konklusion om, at 2008-aftalerne og 2010-ændringsaftalerne ikke havde givet Wizz Air en økonomisk fordel, som dette selskab ikke ville have opnået under sædvanlige markedsvilkår, og følgelig ikke udgjorde en statsstøtte.

På denne baggrund giver Retten Carpatair SA medhold og annullerer den anfægtede afgørelse, for så vidt som det heri var fastslået, at lufthavnsafgifterne i AIP 2010 og 2008-aftalerne, herunder 2010-ændringsaftalerne, ikke udgjorde statsstøtte.

BEMÆRKNING: Annulationssøgsmål tilsigter annulation af retsakter vedtaget af EU-institutionerne, som er i strid med EU-retten. Medlemsstater, EU-organer og borgere kan under nærmere bestemte betingelser indbringe sådanne sager for Domstolen eller Retten. Hvis sagsøgeren får medhold, annulleres retsakten. Såfremt annulationen af retsakten indebærer, at der opstår et retligt tomrum, skal dette afhjælpes af vedkommende institution.

BEMÆRKNING: Der kan iværksættes appel, der er begrænset til retsspørgsmål, for Domstolen til prøvelse af

Rettens afgørelse inden for to måneder og ti dage efter forkyndelsen af denne.

Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Retten.

[Dommen](#) offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.

Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎(+352) 4303 3127

Billeder fra domsafsigelsen er tilgængelige via »[Europe by Satellite](#)« ☎(+32) 2 2964106

Følg Domstolen online!

