



## COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 24/23

Luxemburgo, 8 de fevereiro de 2023

Acórdão do Tribunal Geral no processo T-522/20 | Carpatair/Comissão

### **O Tribunal Geral anula a decisão da Comissão Europeia que validou os auxílios romenos concedidos ao aeroporto internacional de Timișoara a favor da Wizz Air**

*A Comissão cometeu vários erros de direito na análise do caráter seletivo e do caráter vantajoso das referidas medidas*

O aeroporto internacional de Timișoara, situado no oeste da Roménia, é explorado pela Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia» (a seguir «AITTV»), que é uma sociedade por ações na qual o Estado romeno detém 80 % das ações.

Prevendo o aumento do tráfego resultante da adesão da Roménia à União Europeia em 2007, e a fim de satisfazer as condições de adesão ao espaço Schengen em matéria de segurança, a AITTV recebeu do Estado romeno um financiamento para a construção de um terminal para os voos não Schengen e para equipamentos de segurança.

Além disso, no quadro de uma estratégia para atrair companhias aéreas de baixo custo e aumentar a rentabilidade global do aeroporto, a AITTV assinou, em 2008, com a Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt (a seguir «Wizz Air»), companhia aérea húngara de baixo custo, acordos que definem os princípios da sua cooperação, bem como as condições de utilização das infraestruturas e dos serviços aeroportuários pela Wizz Air (a seguir «Acordos de 2008»). Dois destes acordos foram alterados em 2010 através de um novo regime de reduções acordado entre a Wizz Air e a AITTV (a seguir «Acordos de Alteração de 2010»). Em conformidade com as publicações de informação aeronáutica (a seguir «AIP») de 2007, de 2008 e de 2010, a Wizz Air beneficiou igualmente de descontos e de reduções nas taxas aeroportuárias.

Em 2010, a companhia aérea regional romena Carpatair SA apresentou à Comissão Europeia uma denúncia que punha em causa auxílios concedidos pelas autoridades romenas ao aeroporto internacional de Timișoara a favor da Wizz Air.

Por Decisão de 24 de fevereiro de 2020 (a seguir «decisão controvertida»), a Comissão considerou, por um lado, que o financiamento público concedido entre 2007 e 2009 à AITTV para o desenvolvimento do terminal não Schengen, a melhoria do caminho de circulação, a ampliação da plataforma de estacionamento e os equipamentos de iluminação constitui um auxílio estatal que é compatível com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), TFUE <sup>1</sup>. Por outro lado, a Comissão concluiu que o financiamento público da estrada de acesso e do desenvolvimento do parque de estacionamento, em 2007, e para os equipamentos de segurança, em 2008, as taxas aeroportuárias que figuram nas AIP 2007, de 2008 e de 2010, bem como os Acordos de 2008 celebrados com a Wizz Air, incluindo os Acordos de Alteração de 2010, não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1,

<sup>1</sup> Nos termos desta disposição, os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou de certas regiões económicas podem ser considerados compatíveis com o mercado interno quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.

TFUE.

A Carpatair SA interpôs um recurso de anulação dessa decisão, na medida em que a Comissão declarou que os descontos e as reduções das taxas aeroportuárias que figuram na AIP de 2010 e os Acordos de 2008, conforme alterados em 2010 (a seguir «medidas controvertidas») não constituem auxílios estatais. Ao dar provimento a este recurso, o Tribunal Geral assinala vários erros de direito cometidos pela Comissão na análise do carácter seletivo dessas medidas e do seu carácter vantajoso.

### **Apreciação do Tribunal Geral**

A título preliminar, o Tribunal Geral afasta a argumentação da Comissão de que o recurso interposto pela Carpatair SA é inadmissível pelo facto de esta não ter legitimidade para pedir a anulação da decisão controvertida nem um interesse efetivo e atual na anulação dessa decisão.

Quanto à legitimidade ativa da Carpatair SA, o Tribunal Geral recorda que, nos termos do artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE, qualquer pessoa singular ou coletiva pode interpor recurso de um ato de que não seja destinatária se este lhe disser direta e individualmente respeito ou se tiver por objeto atos regulamentares que lhe digam diretamente respeito e não necessitem de medidas de execução. À luz desta dicotomia, o Tribunal precisa que a parte da decisão controvertida relativa às taxas aeroportuárias constitui um ato regulamentar, pelo que o recurso da Carpatair SA contra esta parte é admissível na condição de a mesma ser diretamente afetada. Em contrapartida, uma vez que os Acordos de 2008 e as suas alterações de 2010 devem ser qualificados de medidas individuais, o recurso da Carpatair SA contra a parte da decisão controvertida consagrada a esses acordos só é admissível se demonstrar que a afetam não só diretamente, mas também individualmente.

No que respeita à afetação individual da Carpatair SA pela parte da decisão controvertida consagrada aos Acordos de 2008 e às suas alterações de 2010, o Tribunal Geral observa que essa afetação não pode, na verdade, ser inferida da simples participação desta empresa no procedimento administrativo prévio à adoção da decisão controvertida. Todavia, como os referidos acordos eram suscetíveis de afetar de maneira substancial a sua posição concorrencial nos mercados em que mantinha uma relação de concorrência com a Wizz Air, a Carpatair SA fez prova bastante da sua afetação individual. Por outro lado, uma vez que a avaliação da afetação substancial deve ser feita à luz da situação no momento em que as medidas controvertidas foram concedidas e eram suscetíveis de produzir efeitos, os argumentos de que a Carpatair SA mudou de modelo comercial e cessou as suas atividades no aeroporto internacional de Timișoara a partir de 2013 não põem em causa esta conclusão.

O Tribunal Geral considera, além disso, que a Carpatair SA é diretamente afetada pela decisão controvertida na medida em que, por um lado, esta afeta diretamente o seu direito de não sofrer no mercado em causa uma concorrência falseada pelas medidas controvertidas e, por outro, deixa intactos os efeitos das medidas controvertidas de modo puramente automático por força apenas da regulamentação da União e sem aplicação de outras regras intermédias.

Depois de ter confirmado a admissibilidade do recurso interposto pela Carpatair SA, o Tribunal Geral verifica, quanto ao mérito, que a decisão controvertida padece de vários erros de direito que afetam a conclusão de que os descontos e as reduções das taxas aeroportuárias constantes da AIP 2010 e os acordos celebrados com a Wizz Air em 2008, conforme alterados em 2010, não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, os primeiros por falta de carácter seletivo e os segundos por inexistência de vantagem económica conferida à Wizz Air.

No que se refere, em primeiro lugar, ao carácter seletivo dos descontos e das reduções das taxas aeroportuárias que figuram na AIP 2010, o Tribunal Geral recorda que, embora só as medidas que conferem uma vantagem de maneira seletiva estejam abrangidas pelo conceito de auxílio estatal, resulta da jurisprudência que as intervenções que, à primeira vista, são aplicáveis à generalidade das empresas podem, em função dos seus efeitos, apresentar uma certa seletividade e, portanto, ser consideradas medidas destinadas a favorecer certas empresas ou certas produções. Tal seletividade de facto pode ser demonstrada em situações em que, embora os critérios formais para a aplicação da medida sejam formulados em termos gerais e objetivos, a medida está disposta de tal modo que os

seus efeitos favorecem consideravelmente um grupo específico de empresas.

No caso em apreço, a AIP de 2010 enumerava, nomeadamente, três tipos de reduções das taxas aeroportuárias aplicáveis a todas as companhias aéreas que utilizam ou podem utilizar o aeroporto internacional de Timișoara. O terceiro tipo de redução previa, neste âmbito, reduções de 72 % a 85 % para as aeronaves com um peso máximo à descolagem superior a 70 toneladas e que transportavam mais de 10 000 passageiros por mês.

Ora, embora os três tipos de reduções preencham requisitos diferentes e não sejam cumulativas, a Comissão excluiu o seu caráter seletivo com base numa análise conjunta. Neste contexto, a Comissão também não se pronunciou sobre a questão de saber se as companhias aéreas diferentes da Wizz Air tinham na sua frota aeronaves, de dimensão adequada e que asseguravam frequências suficientes, permitindo-lhes efetivamente beneficiar do terceiro tipo de redução acima referido. À luz destas observações, o Tribunal conclui que, ao não examinar se o terceiro tipo de redução, considerado isoladamente, favorecia a Wizz Air devido às suas condições de aplicação, como sustentava a Carpatair SA, a Comissão cometeu um erro de direito.

Em segundo lugar, quanto à questão de saber se foi conferida uma vantagem económica à Wizz Air pelos Acordos de Alteração de 2010, o Tribunal Geral recorda que esta apreciação se efetua, em princípio, aplicando o critério do operador privado numa economia de mercado. Para averiguar se o Estado-Membro ou a entidade pública em questão adotou o comportamento de um operador privado prudente numa economia de mercado, apenas são pertinentes os elementos disponíveis e as evoluções previsíveis no momento em que foi tomada a decisão de proceder à operação em causa. Ora, a conclusão a que chegou a Comissão na decisão controvertida, segundo a qual um operador privado prudente numa economia de mercado teria celebrado os Acordos de Alteração de 2010, com a Wizz Air, baseava-se inteiramente em elementos de prova *ex post*, nomeadamente num relatório elaborado em 2015.

A este respeito, o Tribunal Geral precisa que não se pode considerar, pelo simples facto de esse relatório de 2015 se basear nos elementos disponíveis e nas evoluções previsíveis no momento em que os Acordos de 2008 foram adotados, que equivale a uma análise *ex ante* capaz de demonstrar o respeito do critério do operador privado numa economia de mercado. Por outro lado, embora as análises económicas complementares reconstituídas *ex post*, apresentadas pela Roménia e pela Wizz Air durante o procedimento administrativo, sejam suscetíveis de esclarecer os elementos existentes no momento da celebração dos Acordos de 2008 e devam ser tidas em conta pela Comissão, não é menos verdade que essas análises não vinham completar os elementos apresentados antes da celebração dos referidos acordos, porém eram os únicos elementos em que a Comissão baseou a sua apreciação dos Acordos de 2008.

Por conseguinte, o Tribunal Geral considera que a Comissão não fundamentou legalmente a sua conclusão de que os Acordos de 2008 e os Acordos de Alteração de 2010 não tinham conferido à Wizz Air uma vantagem económica que ela não teria obtido em condições normais de mercado e não constituíam, portanto, um auxílio estatal.

À luz destas considerações, o Tribunal Geral dá provimento ao recurso e anula a decisão controvertida na medida em que conclui que as taxas aeroportuárias que figuram na AIP de 2010 e nos Acordos de 2008, incluindo os Acordos de Alteração de 2010, não constituem auxílios estatais.

**NOTA:** O recurso de anulação destina-se a obter a anulação dos atos das instituições da União contrários ao direito da União. Os Estados-Membros, as instituições e os particulares podem, sob certas condições, interpor no Tribunal de Justiça ou no Tribunal Geral um recurso de anulação. Se o recurso for julgado procedente, o ato é anulado. A instituição em causa deve providenciar no sentido de colmatar o eventual vazio jurídico criado pela anulação do ato.

**NOTA:** Da decisão do Tribunal Geral pode ser interposto recurso, limitado às questões de direito, para o Tribunal de

Justiça, no prazo de dois meses e dez dias a contar da sua notificação.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal Geral.

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da prolação do acórdão estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Fique em contacto!

