



PRESSMEDDELANDE nr 24/23

Luxemburg, den 8 februari 2023

Tribunalens dom i mål T-522/20 | Carpatair/kommissionen

Tribunalen ogiltigförklarar Europeiska kommissionens beslut att godkänna det rumänska stödet till den internationella flygplatsen i Timișoara till förmån för Wizz Air

Kommissionen har gjort sig skyldig till flera fall av felaktig rättstillämpning vid prövningen av huruvida åtgärderna var selektiva och huruvida de medförde en fördel

Den internationella flygplatsen i Timișoara, belägen i västra Rumänien, drivs av Societatea Națională "Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia" SA (nedan kallat AITTV), som är ett aktiebolag som till 80 procent ägs av rumänska staten.

Inför den ökning av trafiken som skulle följa av Rumäniens anslutning till Europeiska unionen år 2007, och för att uppfylla villkoren för anslutning till Schengenområdet på säkerhetsområdet, erhöll AITTV finansiering från rumänska staten för att bygga en terminal för flygningar utanför Schengenområdet och för säkerhetsanordningar.

Inom ramen för en strategi som syftade till att locka lågprisflygbolag och öka flygplatsens totala lönsamhet ingick AITTV år 2008 avtal med Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (nedan kallat Wizz Air), ett ungerskt lågprisflygbolag. I avtalet definierades principerna för deras samarbete samt Wizz Airs allmänna villkor för användning av flygplatsinfrastruktur och flygplatstjänster (nedan kallade 2008 års avtal). Två av dessa avtal ändrades år 2010 genom en ny ordning för avgiftsnedsättning som Wizz Air och AITTV kommit överens om (nedan kallade 2010 års ändringsavtal). I enlighet med luftfartspublikationerna från åren 2007, 2008 och 2010 fick Wizz Air prissänkningar och rabatter på flygplatsavgifterna.

År 2010 ingav det rumänska regionala flygbolaget Carpatair SA ett klagomål till Europeiska kommissionen i vilket det stöd som de rumänska myndigheterna hade beviljat den internationella flygplatsen i Timișoara till förmån för Wizz Air ifrågasattes.

Genom beslut av den 24 februari 2020 (nedan kallat det omtvistade beslutet) fann kommissionen att den offentliga finansiering som AITTV beviljats mellan åren 2007 och 2009 för att bygga ut terminalen för flygningar utanför Schengenområdet, förbättra taxibanan, bygga en större flygplatsplatta och utöka trafikledningsutrustningen utgör statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c FEUF¹. Vidare konstaterade kommissionen att den offentliga finansieringen av tillfartsvägen och utbyggnaden av parkeringsområdet år 2007 och av säkerhetsanordningar år 2008, flygplatsavgifterna enligt luftfartspublikationerna från åren 2007, 2008 och 2010 samt 2008 års avtal med Wizz Air (inbegripet 2010 års ändringsavtal) inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF.

Carpatair SA har väckt talan om ogiltigförklaring av detta beslut i den del kommissionen konstaterade att varken de

¹Enligt denna bestämmelse kan stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner anses vara förenligt med den inre marknaden, förutsatt att det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

prissänkningar och rabatter på flygplatsavgifter som förekom i luftfartspublikationerna från år 2010 eller 2008 års avtal, i deras ändrade lydelse från år 2010, (nedan kallade de omtvistade åtgärderna), utgör statligt stöd. Tribunalen bifaller talan och framhåller att kommissionen har gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning i flera avseenden vid prövningen av huruvida åtgärderna var selektiva och huruvida de medförde en fördel.

Tribunalens bedömning

Tribunalen avfärdar inledningsvis kommissionens argument att den talan som väckts av Carpatair SA inte kan tas upp till prövning, eftersom Carpatair SA varken har rätt att väcka talan om ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet eller har ett faktiskt intresse av att detta beslut ogiltigförklaras.

Vad beträffar frågan om Carpatair SA har ett berättigat intresse av att få saken prövad, erinrar tribunalen om att enligt artikel 263 fjärde stycket FEUF får alla fysiska eller juridiska personer väcka talan mot en akt som är riktad till dem eller som direkt och personligen berör dem samt mot en regleringsakt som direkt berör dem och som inte medför genomförandeåtgärder. Mot bakgrund av denna dikotomi preciserar tribunalen att den del av det omtvistade beslutet som rör flygplatsavgifter utgör en regleringsakt, vilket innebär att Carpatair SA:s talan mot denna del kan tas upp till prövning under förutsättning att bolaget berörs direkt av beslutet. Eftersom 2008 års avtal och ändringarna i dessa avtal från år 2010 däremot ska kvalificeras som individuella åtgärder, kan Carpatair SA:s talan mot den del av det omtvistade beslutet som avser dessa avtal endast tas upp till prövning om bolaget visar att avtalen inte bara berör Carpatair SA direkt utan även personligen.

Vad gäller frågan huruvida Carpatair SA är personligen berört av den del av det omtvistade beslutet som avser 2008 års avtal och ändringarna i dessa avtal från år 2010, påpekar tribunalen att bolaget inte kan anses vara personligen berört endast genom att detta bolag deltog i det administrativa förfarande som föregick antagandet av det omtvistade beslutet. Eftersom nämnda avtal kan påverka Carpatair SA:s konkurrensställning väsentligt på de marknader där det bolaget konkurrerar med Wizz Air, ska Carpatair SA emellertid anses ha styrkt att bolaget är personligen berört. Bedömningen av om det förekommit någon sådan väsentlig påverkan ska göras med hänsyn till situationen då de omtvistade åtgärderna beviljades och kunde ha någon inverkan. Således föranleder inte de argument som anförts att Carpatair SA har bytt affärsmodell och upphört med sin verksamhet vid den internationella flygplatsen i Timișoara sedan år 2013 någon annan bedömning.

Tribunalen anser dessutom att Carpatair SA är direkt berört av det omtvistade beslutet dels eftersom beslutet direkt påverkar Carpatair SA:s rätt att inte utsättas för en snedvriden konkurrens på den berörda marknaden genom de omtvistade åtgärderna, dels eftersom beslutet innebär att verkningarna av de omtvistade åtgärderna inträder automatiskt enligt enbart unionslagstiftningen och utan att några mellanliggande regler tillämpas.

Efter att ha bekräftat att Carpatair SA:s talan kan tas upp till prövning, konstaterar tribunalen i sak att det omtvistade beslutet innehåller flera fall av felaktig rättstillämpning som påverkar slutsatsen att varken de prissänkningar och rabatter på flygplatsavgifter som anges i luftfartspublikationerna från år 2010 eller de avtal som ingicks med Wizz Air år 2008, i deras ändrade lydelse av år 2010, utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. De förstnämnda kan nämligen inte anses vara selektiva och de sistnämnda innebär inte att Wizz Air gavs någon ekonomisk fördel.

Vad för det första gäller den selektiva karaktären hos prissänkningarna och rabatterna på flygplatsavgifter som anges i luftfartspublikationerna från år 2010, erinrar tribunalen om att även om endast åtgärder som selektivt ger en fördel omfattas av begreppet statligt stöd, framgår det av rättspraxis att åtgärder som vid första anblicken är tillämpliga på samtliga företag, beroende på deras verkningar, kan ha selektiv karaktär i viss utsträckning och följaktligen anses vara åtgärder som är avsedda att gynna vissa företag eller viss produktion. En sådan selektivitet kan de facto anses föreligga i situationer där åtgärden, även om de formella kriterierna för tillämpningen av åtgärden är formulerade i allmänna ordalag och är objektiva, är utformad på ett sådant sätt att dess effekter märkbart gynnar en viss grupp av företag.

I förevarande fall angavs i luftfartspublikationerna från år 2010 bland annat tre typer av nedsättningar av

flygplatsavgifter som var tillämpliga på alla flygbolag som använde eller kunde använda den internationella flygplatsen i Timișoara. Den tredje typen av avgiftsnedsättning innebar i det sammanhanget en nedsättning på 72–85 procent för luftfartyg med en högsta tillåten startvikt på över 70 ton med mer än 10 000 ombordstigande passagerare per månad.

Trots att de tre typerna av prisnedsättning uppfyllde olika villkor och inte var kumulativa, uteslöt kommissionen att de var selektiva på grundval av en gemensam prövning. Kommissionen hade i detta sammanhang inte heller uttalat sig i frågan huruvida andra flygbolag än Wizz Air i sin flotta hade luftfartyg av lämplig storlek som säkerställde tillräcklig turtäthet, vilket gjorde det möjligt för dem att dra fördel av den ovannämnda tredje typen av prisnedsättning. Med hänsyn till dessa synpunkter drar tribunalen slutsatsen att kommissionen har gjort en felaktig rättstillämpning genom att inte undersöka huruvida den tredje typen av prisnedsättning, betraktad för sig, gynnade Wizz Air på grund av villkoren för dess tillämpning, såsom Carpatair SA har hävdat.

Vad för det andra gäller frågan huruvida Wizz Air fick en ekonomisk fördel genom 2008 års avtal, i deras ändrade lydelse enligt 2010 års avtal, erinrar tribunalen om att denna bedömning i princip görs med tillämpning av kriteriet avseende en privat aktör i en marknadsekonomi. För att utreda huruvida den berörda medlemsstaten eller det berörda offentliga organet har agerat som en medveten privat aktör i en marknadsekonomi, är det endast de uppgifter som fanns tillgängliga och den utveckling som kunde förutses då beslutet att genomföra den aktuella transaktionen fattades som är relevanta. Kommissionens slutsats i det omtvistade beslutet, att en medveten privat aktör i en marknadsekonomi skulle ha ingått 2008 års avtal, i deras lydelse enligt 2010 års avtal, med Wizz Air, grundade sig helt och hållet på bevisning som hade upprättats i efterhand och särskilt på en rapport från år 2015.

Tribunalen preciserar att enbart den omständigheten att 2015 års rapport grundar sig på tillgängliga uppgifter och på den utveckling som kunde förutses då 2008 års avtal ingicks inte kan anses motsvara en bedömning i förväg som kan visa att kriteriet om en privat aktör i en marknadsekonomi är uppfyllt. Även om de kompletterande ekonomiska bedömningar gjorda i efterhand som Rumänien och Wizz Air inkom med under det administrativa förfarandet kan klargöra de omständigheter som förelåg vid tiden för ingåendet av 2008 års avtal och måste beaktas av kommissionen, kvarstår det faktum att dessa bedömningar inte kompletterar de omständigheter som förelåg innan nämnda avtal ingicks, utan var de enda omständigheter på vilka kommissionen grundade sin bedömning av 2008 års avtal.

Tribunalen anser följaktligen att det saknas rättsligt stöd för kommissionens slutsats att 2008 års avtal och 2010 års ändringsavtal inte gav Wizz Air en ekonomisk fördel som det bolaget inte skulle ha erhållit under normala marknadsvillkor och således inte utgjorde statligt stöd.

Mot bakgrund av dessa överväganden bifaller tribunalen talan och ogiltigförklarar det omtvistade beslutet i den del det däri slås fast att de flygplatsavgifter som anges i luftfartspublikationerna från år 2010 och 2008 års avtal, inklusive 2010 års ändringsavtal, inte utgör statligt stöd.

PÅPEKAND: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionens institutioner och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, de europeiska institutionerna och de enskilda får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

PÅPEKAND: Tribunalens avgörande kan överklagas till domstolen inom två månader och tio dagar från delgivningen. Överklagandet ska vara begränsat till rättsfrågor.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för tribunalen.

Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Bilder från uppläsningen av domen finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

Håll dig uppdaterad!

