



PRESSITEADE nr 24/23

Luxembourg, 8. veebruar 2023

Üldkohtu otsus kohtuasjas T-522/20 | Carpatair vs. komisjon

Üldkohus tühistas Euroopa Komisjoni otsuse, milles tunnistati õiguspäraseks Rumeenia abi, mida anti Timișoara rahvusvahelisele lennujaamale Wizz Airi kasuks

Komisjon rikkus mitu korda õigusnormi, analüüsid nende meetmete valikulisust ja nendega eeliste andmist

Timișoara rahvusvahelist lennujaama, mis asub Rumeenia lääneosas, käitab Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (edaspidi „AITTV”), kes on Rumeenia riigi 80-protsendilise osalusega aktsiaselts.

Kuivõrd seoses Rumeenia ühinemisega Euroopa Liiduga 2007. aastal prognoositi lennuliikluse suurenemist, rahastas Rumeenia riik selleks, et täita Schengeni alaga liitumise tingimusi julgeoleku valdkonnas, AITTV poolt terminali ehitamist Schengeni-väliste lendude jaoks ja tema poolt turvaseadmete ostmist.

Lisaks sõlmis AITTV odavlennuettevõtjate ligimeelitamiseks ja lennujaama üldise kasumlikkuse suurendamiseks 2008. aastal Ungari odavlennuettevõtjaga Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (edaspidi „Wizz Air”) lepingud, milles määrati kindlaks nende koostöö põhimõtted ning Wizz Airi poolt infrastruktuuri ja lennujaamateenuste kasutamise üldtingimused (edaspidi „2008. aasta lepingud”). Kahte neist lepingutest muudeti 2010. aastal Wizz Airi ja AITTV vahel kokku lepitud uue allahindlussüsteemiga (edaspidi „2010. aasta muudatuskokkulepped”). Vastavalt 2007., 2008. ja 2010. aasta lennundusteabe kogumikele (edaspidi „kogumikud”) sai Wizz Air ka lennujaamatasude allahindlusi ja hinnavähendusi.

2010. aastal esitas Rumeenia piirkondlik lennuettevõtja Carpatair SA Euroopa Komisjonile kaebuse ebaseadusliku riigiabi kohta, mida Rumeenia ametivõimud olid väidetavalt andnud Timișoara rahvusvahelisele lennujaamale Wizz Airi kasuks.

Komisjon asus oma 24. veebruari 2020. aasta otsuses (edaspidi „vaidlusalune otsus”) esiteks seisukohale, et riiklik rahastamine ajavahemikul 2007–2009 AITTV-le Schengeni ala väliste lendude terminali arendamiseks, ruleerimistee parandamiseks ja perrooni laiendamiseks ning valgustusseadmete jaoks, kujutab endast riigiabi, mis on siseturuga kokkusobiv ELTL artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.¹ Teiseks tuvastas komisjon, et juurdepääsutee ja parkla arendamise riiklik rahastamine 2007. aastal ning julgustusseadmete riiklik rahastamine 2008. aastal, 2007., 2008. ja 2010. aasta kogumikus sätestatud lennujaamatasud ning 2008. aasta lepingud Wizz Airiga, sealhulgas 2010. aasta muudatuskokkulepped, ei kujuta endast riigiabi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Carpatair SA esitas hagi, milles ta palus selle otsuse tühistada, kuna komisjon järeldas, et lennujaamatasude allahindlused ja hinnavähendused, mis olid ette nähtud 2010. aasta kogumikus, ega 2008. aasta lepingud

¹ Selle sätte kohaselt võivad siseturuga kokku sobida abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

2010. aastal muudetud kujul (edaspidi „vaidlusalused meetmed“) ei ole käsitatavad riigiabina. Üldkohus rahuldab hagi, tõstes esile mitu õigusnormi rikkumist, mille komisjon oli teinud nende meetmete valikulisuse ja nendega eeliste andmise analüüsimisel.

Üldkohtu hinnang

Kõigepealt lükkas Üldkohus tagasi komisjoni argumentatsiooni, mille kohaselt Carpatair SA hagi on vastuvõetamatu seetõttu, et viimasel puudub õigus vaidlustatud otsuse tühistamise hagi esitada ja teiseks puudub tal tekkinud ja jätkuv huvi vaidlustatud otsuse tühistamist nõuda.

Seoses Carpatair SA õigusega hagi esitada meenutas Üldkohus, et ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel võib iga füüsiline või juriidiline isik esitada hagi niisuguse akti peale, mille adressaat ta ei ole, kui akt puudutab seda isikut otseselt ja isiklikult või kui hagi esitatakse halduse üldakti peale, mis puudutab teda otseselt ja ei vaja rakendusmeetmeid. Nende eri aluste valiku suhtes täpsustas Üldkohus, et vaidlusaluse otsuse osa, mis käsitleb lennujaamatasusid, on halduse üldakt, mis tähendab, et Carpatair SA hagi selle otsuse osa peale on vastuvõetav, kui see puudutab teda otseselt. Kuid 2008. aasta lepinguid ja nende 2010. aasta muudatusi tuleb pidada individuaalseteks meetmeteks, mis tähendab seda, et Carpatair SA hagi vaidlusaluse otsuse selle osa peale, mis käsitleb neid lepinguid, on vastuvõetav vaid juhul, kui ta tõendab, et need ei puuduta teda mitte ainult otseselt, vaid ka isiklikult.

Küsimuses, kas 2008. aasta lepinguid ja nende 2010. aasta muudatusi käsitlev vaidlusaluse otsuse osa puudutab Carpatair SA-d isiklikult, täheldas Üldkohus, et niisugust puutumust ei saa küll tuletada pelgast asjaolust, et see ettevõtja osales haldusmenetluses, mis viidi läbi enne vaidlusaluse otsuse vastuvõtmist. Kuid arvestades, et need lepingud võisid oluliselt kahjustada tema konkurentsipositsiooni turgudel, millel ta konkureeris Wizz Airiga, tuleb isiklikku puutumust pidada Carpatair SA poolt õiguslikult piisavalt tõendatuks. Samuti, kuna olulise kahjustamise hindamisel tuleb lähtuda olukorrast, mis valitses vaidlusaluste meetmete võtmise ajal ja mil nad võisid mõju avaldada, siis ei saa seda järeldust kahtluse alla seada argumentidega, et Carpatair SA muutis oma ärimudelit ja lõpetas tegevuse Timișoara rahvusvahelises lennujaamas 2013. aastal.

Üldkohus asus ka seisukohale, et vaidlusalune otsus puudutab Carpatair SA-d isiklikult ka seetõttu, et esiteks puudutab see otseselt tema õigust mitte tegutseda asjaomasel turul konkurentsis, mida kahjustavad vaidlusalused meetmed, ja teiseks ei muuda see vaidlustatud meetmete tagajärgi, mis tulenevad puht automaatselt üksnes liidu õigusnormidest, ilma et tuleks kohaldada muid vahenorme.

Olles tunnistanud Carpatair SA hagi vastuvõetavaks, asus Üldkohus seisukohale, et sisuliselt on vaidlusaluses otsuses rikutud mitu korda õigusnormi, mille tõttu jõuti väärale järeldusele, et 2010. aasta lennundusteabe kogumikus ette nähtud lennujaamatasude allahindlusi ja hinnavähendusi ning 2008. aastal Wizz Airiga sõlmitud lepinguid, mida muudeti 2010. aastal, ei saa käsitada riigiabina ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses – esimesi seetõttu, et nad ei ole valikulised, ja teisi seetõttu, et nad ei anna Wizz Airile majanduslikku eelist.

Mis puudutab esimesena 2010. aasta lennundusteabe kogumikus ette nähtud lennujaamatasude allahindluste ja hinnavähenduste valikulisust, siis kuigi Üldkohus meenutas, et mõiste „abi“ hõlmab üksnes meetmeid, mis annavad eelise valikuliselt, tuleneb kohtupraktikast, et sekkumised, mis esmapilgul näivad kõigile ettevõtjatele kohaldatavatena, võivad siiski oma tagajärgede poolest olla teataval määral valikulised ja seega võib neid pidada meetmeteks, mille eesmärk on soodustada teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist. Niisugune *de facto* valikulisus on tuvastatav olukordades, kus isegi kui formaalselt on meetme kohaldamise kriteeriumid formuleeritud üldsõnaliselt ja objektiivselt, on meede struktureeritud nii, et selle mõju soodustab oluliselt üht konkreetset ettevõtjate rühma.

Käesoleval juhul oli 2010. aasta kogumikus nimelt loetletud kolme liiki lennujaamatasude allahindlusi, mis olid kohaldatavad kõigile lennuettevõtjatele, kes kasutasid või võisid kasutada Timișoara rahvusvahelist lennujaama. Kolmas allahindluse liik, mis oli seal ette nähtud, andis 72%–85% allahindluse õhusõidukite puhul, mille suurim stardimass ületas 70 tonni ja mis võtsid pardale rohkem kui 10 000 reisijat kuus.

Ent kuigi neid kolme liiki allahindlusi kohaldati eri tingimustel ja need ei olnud kumulatiivsed, välistas komisjon nende valikulise laadi analüüsi põhjal, milles ta uuris kõiki allahindlusi koos. Sellega seoses ei võtnud komisjon ka mingit seisukohta küsimuses, kas muude lennuettevõtjate kui Wizz Airi lennukiparki kuulus asjakohase mahutavusega piisavalt sageli kasutatavaid õhusõidukeid, mis võimaldasid neil tõesti saada eespool viidatud kolmandat liiki allahindlust. Neid kaalutlusi arvestades järeldas Üldkohus, et komisjon on rikkunud õigusnormi, kuna ta jättis analüüsimata, kas kolmandat liiki allahindlus eraldi vaadelduna andis eelise Wizz Airile oma kohaldamise tingimuste tõttu, nagu väitis Carpatair SA.

Mis puudutab teisena küsimust, kas 2008. aasta lepingud, mida muudeti 2010. aastal, andsid Wizz Airile majandusliku eelise, siis meenutas Üldkohus, et seda hinnatakse põhimõtteliselt turutingimustes tegutseva eraõigusliku investori kriteeriumi alusel. Selle kindlakstegemisel, kas asjaomane liikmesriik või avalik-õiguslik üksus tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva aruka erainvestorina, on ainsana asjakohased asjasse puutuvate tehingute suhtes otsuse tegemise hetkel kättesaadavad andmed ja prognoositav areng. Kuid järeldus, mille komisjon vaidlusaluses otsuse tegi ja mille kohaselt turutingimustes tegutsev arukas eraõiguslik investor oleks 2008. aasta lepingud, mida muudeti 2010. aastal, Wizz Airiga sõlminud, põhines täielikult tõenditel, mis olid koostatud tagantjärele, muu hulgas 2015. aasta aruandel.

Viimati nimetatu kohta täpsustas Üldkohus, et ainult sellest, et viidatud 2015. aasta aruanne põhines 2008. aasta lepingute sõlmimise ajal kättesaadavatel andmetel ja prognoositaval arengul, ei saa järeldada, et see on käsitatav eelneva analüüsina, mis tõendaks turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumi järgimist. Samuti, kuigi Rumeenia ja Wizz Airi poolt haldusmenetluses esitatud tagantjärele koostatud täiendavad majandusanalüüsid võivad selgitada 2008. aasta lepingute sõlmimise ajal esinenud asjaolusid ja komisjon peab neid arvesse võtma, ei täiendanud need analüüsid siiski tõendeid, mis oleksid koostatud enne nende lepingute sõlmimist, vaid need olid ainsad tõendid, millele komisjon tugines oma hinnangus 2008. aasta lepingutele.

Seetõttu leidis Üldkohus, et komisjon ei ole õiguslikult põhjendanud oma järeldust, mille kohaselt 2008. aasta lepingud ja nende 2010. aasta muudatused ei andnud Wizz Airile majanduslikku eelist, mida ta ei oleks saanud tavalistes turutingimustes ja need ei ole käsitatavad riigiabina.

Neid kaalutlusi arvestades rahuldab Üldkohus hagi ja tühistas vaidlusaluse otsuse osas, milles järeldati, et 2010. aasta kogumikus ette nähtud lennujaamatasud ja 2008. aasta lepingud, sealhulgas 2010. aasta muudatuskokkulepped, ei ole käsitatavad riigiabina.

MÄRKUS: Tühistamishagi taotletakse liidu õigusega vastuolus olevate liidu institutsioonide õigusaktide tühistamist. Teatud tingimustel võivad liikmesriigid, Euroopa institutsioonid ja eraõiguslikud isikud esitada Euroopa Kohtule või Üldkohtule tühistamishagi. Kui hagi on põhjendatud, tühistatakse õigusakt. Asjasse puutuv institutsioon peab täitma õiguslõnga, mis õigusakti tühistamisega võib tekkida.

MÄRKUS: Üldkohtu lahendi peale võib kahe kuu ja kümne päeva jooksul selle teatavakstegemisest esitada üksnes õigusküsimustes apellatsioonkaebuse Euroopa Kohtule.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Üldkohtule siduv.

Otsuse [terviktekst](#) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Marta Osleja, ☎(+352) 4303 6005.

Kohtuotsuse kuulutamisest saab pildisalvestisi „[Europe by Satellite](#)“ kaudu ☎(+32) 2 2964106

Hoiame ühendust!

