



24/23. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY

Luxembourg, 2023. február 8.

A Törvényszék ítélete a T-522/20. sz. | Carpatair kontra Bizottság ügyben

A Törvényszék megsemmisíti az Európai Bizottság azon határozatát, amely jóváhagyta a temesvári nemzetközi repülőtérén a Wizz Air részére nyújtott román támogatásokat

A Bizottság több alkalommal tévesen alkalmazta a jogot az említett intézkedések szelektív és előnyös jellegének vizsgálata során

A Románia nyugati részén fekvő temesvári nemzetközi repülőtér a Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (a továbbiakban: AITTV) üzemelteti, egy részvénytársaság, amelyben a román állam a részvények 80%-ával rendelkezik.

Az AITTV – a Románia Európai Unióhoz 2007-ben történt csatlakozásából eredő forgalomnövekedésre tekintettel és a schengeni térséghez való csatlakozás biztonsági feltételeinek való megfelelés érdekében – finanszírozást kapott a román államtól egy terminál építéséhez a Schengenen kívüli járatok és a biztonsági berendezések számára.

Egyébiránt az alacsony költségű légitársaságok vonzására és a repülőtér teljes jövedelmezőségének növelésére irányuló stratégia keretében az AITTV 2008-ban a Wizz Air Hungary Légitársaság Zrt.-vel (a továbbiakban: Wizz Air), egy magyar alacsony költségű légitársasággal, az együttműködésük elveit, valamint a repülőtéri infrastruktúra és szolgáltatások Wizz Air általi használatának általános feltételeit meghatározó megállapodásokat írt alá (a továbbiakban: 2008. évi megállapodások). E megállapodások közül kettőt 2010-ben egy új diszkontdíjszabással módosították, amelyről a Wizz Air és az AITTV megállapodott (a továbbiakban: 2010. évi módosító megállapodások). A 2007., 2008. és 2010. évi légiforgalmi tájékoztató kiadványoknak (a továbbiakban: AIP) megfelelően a Wizz Air repülőtéri díjakból biztosított engedményekben és kedvezményekben is részesült.

2010-ben a román Carpatair SA légitársaság panaszt nyújtott be az Európai Bizottsághoz, amelyben a román hatóságok által a temesvári nemzetközi repülőtérén a Wizz Air javára nyújtott támogatásokat kifogásolta.

2020. február 24-i határozatában (a továbbiakban: vitatott határozat) a Bizottság egyrészt úgy ítélte meg, hogy a 2007-től 2009-ig tartó időszakban az AITTV számára a nem schengeni terminál fejlesztésére, a garulóút javítására, az előtér bővítésére és a világítóberendezésekre adott állami finanszírozás olyan állami támogatásnak minősül, amely az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.¹ Másrészt a Bizottság megállapította, hogy a bevezető út és a parkoló fejlesztésének 2007-ben történő állami finanszírozása, a biztonsági berendezések 2008-ban történő finanszírozása, a 2007., a 2008. és a 2010. évi AIP-ben meghatározott díjak és a Wizz Airrel kötött 2008. évi megállapodások, beleértve a 2010. évi módosított megállapodásokat is, az EUMSZ 107. cikk

¹ E rendelkezés értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

(1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

A Carpatair SA keresetet indított e határozat annyiban történő megsemmisítése iránt, amennyiben a Bizottság megállapította, hogy sem a 2010. évi AIP-ben szereplő repülőtéri díjakra vonatkozó engedmények és kedvezmények, sem pedig a 2010-ben módosított 2008. évi megállapodások (a továbbiakban: vitatott intézkedések) nem minősülnek állami támogatásnak. E keresetnek helyt adva a Törvényszék több tekintetben is megállapítja, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, amikor ezen intézkedések szelektív, illetve előnyös jellegét vizsgálta.

A Törvényszék álláspontja

A Törvényszék előjáróban elutasítja a Bizottság azon érvelését, amely szerint a Carpatair SA által benyújtott kereset elfogadhatatlan azon az alapon, hogy a Carpatair SA nem rendelkezik keresetösségi joggal a vitatott határozat megsemmisítése iránt, sem pedig az e határozat megsemmisítéséhez fűződő létrejött és fennálló érdekekkel.

A Carpatair SA keresetösségi jogát illetően a Törvényszék emlékeztet arra, hogy az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése értelmében bármely természetes vagy jogi személy eljárást indíthat a neki címzett vagy az őt közvetlenül és személyében érintő jogi aktusok ellen, továbbá az őt közvetlenül érintő olyan rendeleti jellegű jogi aktusok ellen, amelyek nem vonnak maguk után végrehajtási intézkedéseket. E két feltételt illetően a Törvényszék pontosítja, hogy a vitatott határozatnak a repülőtéri díjakra vonatkozó része rendeleti jellegű jogi aktusnak minősül, így a Carpatair SA e résszel szembeni keresete elfogadható, feltéve hogy azáltal közvetlenül érintettnek minősül. Ezzel szemben, mivel a 2008. évi megállapodásokat és a 2010. évi módosító megállapodásokat egyedi intézkedéseknek kell minősíteni, a Carpatair SA által a vitatott határozat e megállapodásokra vonatkozó részével szemben benyújtott kereset csak akkor fogadható el, ha bizonyítja, hogy e megállapodások nemcsak közvetlenül, hanem személyében is érintik őt.

Ami a Carpatair SA-nak a vitatott határozat 2008. évi megállapodásokról és 2010. évi módosító megállapodásokról szóló részében való személyes érintettségét illeti, a Törvényszék megjegyzi, hogy az kétségtől nem vezethető le pusztán abból, hogy e vállalkozás részt vett a vitatott határozat elfogadását megelőző közigazgatási eljárásban. Mivel azonban az említett megállapodások alkalmasak voltak arra, hogy lényegesen befolyásolják versenyhelyzetét azokon a piacokon, amelyekeken versenyhelyzetben állt a Wizz Airrel, a Carpatair SA a jogilag megkövetelt módon bizonyította a személyében való érintettségét. Egyébiránt, mivel a lényeges érintettség értékelését az azon időpontban fennálló helyzetre tekintettel kell elvégezni, amikor a vitatott intézkedéseket meghozták és azok hatással járhattak, nem kérdőjelezhetik meg ezt a következtetést azon érvek, amelyek szerint a Carpatair SA megváltoztatta üzleti modelljét, és 2013 óta beszüntette tevékenységét a temesvári nemzetközi repülőtéren.

A Törvényszék ezenkívül úgy véli, hogy a vitatott határozat közvetlenül érinti a Carpatair SA-t, mivel egyrészt az közvetlenül érinti azon jogát, hogy az érintett piacon ne kelljen túrnia a vitatott intézkedések által torzított versenyt, másrészt e határozat a vitatott intézkedések hatásait pusztán az uniós szabályozás alapján és köztes szabályok alkalmazása nélkül, teljes mértékben automatikusan hagyja érvényesülni.

A Törvényszék, miután megerősítette a Carpatair SA által benyújtott kereset elfogadhatóságát, érdemben megállapítja, hogy a vitatott határozat több tekintetben is tévesen alkalmazta a jogot azon következtetést illetően, hogy sem a 2010. évi AIP-ben szereplő, repülőtéri díjakra vonatkozó engedmények és kedvezmények, sem pedig a Wizz Airrel 2008-ban kötött, 2010-ben módosított megállapodások nem minősülnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, az első a szelektív jelleg, a második pedig a Wizz Air számára nyújtott gazdasági előny hiányában.

Ami először is a 2010. évi AIP-ben szereplő, a repülőtéri díjakra vonatkozó engedmények és kedvezmények szelektív jellegét illeti, a Törvényszék emlékeztet arra, hogy noha kizárólag a szelektív módon előnyt biztosító intézkedések tartoznak az „állami támogatás” fogalma alá, az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy bizonyos szelektivitás jellemezhet olyan intézkedéseket is, amelyek első ránézésre a vállalkozásokra általában vonatkoznak, így ezek is tekinthetők bizonyos vállalkozások vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítését célzó intézkedésnek. Az ilyen *de facto* szelektivitás megállapítható olyan helyzetekben, amikor bár az intézkedés alkalmazásának formális

szempontjai általánosan és objektív módon kerültek megfogalmazásra, az intézkedést oly módon alakították ki, hogy hatásai érzékelhetően előnyben részesítsék a vállalkozások meghatározott csoportját

A jelen ügyben a 2010. évi AIP többek között a temesvári nemzetközi repülőtér használatát használó vagy potenciálisan használó valamennyi légitársaságra alkalmazandó repülőtéri díjak engedményeinek három típusát sorolta fel. A harmadik típusú engedmény ebben az összefüggésben havi 10 000 utas esetén a 70 tonna feletti maximális felszállótömegű légi járművek esetében 72–85%-os engedményt irányozott elő.

Márpedig, noha az engedmények három típusa eltérő és nem kumulatív feltételeken alapult, a Bizottság együttes vizsgálatuk alapján kizárta azok szelektív jellegét. Ebben az összefüggésben a Bizottság nem foglalt állást abban a kérdésben sem, hogy a Wizz Air-en kívüli egyéb légitársaságok flottájukban rendelkeztek-e a megfelelő méretű és elegendő járatsűrűséget biztosító légi járművekkel, amelyek ténylegesen lehetővé tették volna számukra ezen engedmény igénybevételét. Ezen észrevételekre tekintettel a Törvényszék megállapítja, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, amikor elmulasztotta megvizsgálni, hogy a harmadik típusú engedmény önmagában véve előnyben részesítette-e a Wizz Air-t az alkalmazási feltételei miatt, amint azt a Carpatair SA állította.

Másodszor azon kérdést illetően, hogy a 2010. évi módosító megállapodások a Wizz Air számára gazdasági előnyt biztosítottak-e, a Törvényszék emlékeztet arra, hogy ezt az értékelést főszabály szerint a piacgazdasági magánszereplő kritériumának alkalmazásával kell lefolytatni. Annak meghatározásához, hogy az érintett tagállam vagy közjogi jogalany egy körültekintő gazdasági magánszereplő magatartását tanúsította-e, kizárólag az azon időpontban rendelkezésre álló adatok és előrelátható fejlemények relevánsak, amikor meghozták a döntést az érintett művelet megvalósításáról. Márpedig a Bizottság által a vitatott határozatban levont azon következtetés, amely szerint a körültekintő piacgazdasági magánszereplő megkötötte volna a 2010. évi módosító megállapodásokat a Wizz Air-rel, teljes egészében utólagosan megállapított bizonyítékokon, és különösen egy 2015-ben készített jelentésen alapult.

Ami ezt illeti, a Törvényszék leszögezi, hogy pusztán azon tény alapján, hogy a 2015-ös jelentés a 2008. évi megállapodások megkötésének időpontjában rendelkezésre álló adatokon és előrelátható fejleményeken alapul, nem tekinthető úgy, hogy az egyenértékű lenne az olyan előzetes elemzéssel, amely alkalmas a piacgazdasági magánszereplő kritériuma tiszteletben tartásának bizonyítására. Egyébiránt, jóllehet a Románia és a Wizz Air által a közigazgatási eljárás során utólag rekonstruált kiegészítő gazdasági elemzések rávilágíthatnak a 2008. évi megállapodások megkötésének időpontjában fennálló adatokra, és azokat a Bizottságnak figyelembe kell vennie, ezek az elemzések nem váltották ki az említett megállapodások megkötése előtt ismert adatokat, azonban ezek voltak az egyedüli adatok, amelyekre a Bizottság a 2008. évi megállapodásokra vonatkozó értékelését alapította.

Következésképpen a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a Bizottság nem támasztotta alá jogszerűen azon következtetését, amely szerint a 2008. évi megállapodások és a 2010. évi módosító megállapodások nem biztosítottak olyan gazdasági előnyt a Wizz Air számára, amelyet rendes piaci feltételek mellett nem kapott volna meg, és így nem minősültek állami támogatásnak.

E megfontolásokra tekintettel a Törvényszék helyt ad a keresetnek, és megsemmisíti a vitatott határozatot annyiban, amennyiben az megállapítja, hogy a 2010. évi AIP-ben és a 2008. évi megállapodásokban – ideértve a 2010. évi módosító megállapodásokat is – szereplő repülőtéri díjak nem minősülnek állami támogatásnak.

EMLÉKEZTETŐ: A megsemmisítés iránti kereset az uniós intézmények uniós joggal ellentétes jogi aktusainak megsemmisítésére irányul. Bizonyos feltételek mellett a tagállamok, az európai intézmények és a magánszemélyek indíthatnak megsemmisítés iránti keresetet a Bíróság és a Törvényszék előtt. Az érintett intézménynek a jogi aktus megsemmisítése miatt esetleg kialakult joghézagot orvosolnia kell.

EMLÉKEZTETŐ: A Törvényszék határozata ellen annak közlésétől számított két hónap és tíz napon belül kizárólag

jogkérdésekre vonatkozó fellebbezést lehet benyújtani a Bírósághoz.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Törvényszéket.

A kihirdetés napján az ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106.

Kövesse a híreket!

