



KOMUNIKAT PRASOWY nr 24/23

Luksemburg, 8 lutego 2023 r.

Wyrok Sądu w sprawie T-522/20 | Carpatair/Komisja

Sąd stwierdził nieważność decyzji Komisji Europejskiej zatwierdzającej rumuńską pomoc przyznaną międzynarodowemu portowi lotniczemu w Timișoarze na rzecz spółki Wizz Air

Komisja dopuściła się szeregu naruszeń prawa przy badaniu selektywnego i korzystnego charakteru wspomnianych środków

Międzynarodowy port lotniczy w Timișoarze na zachodzie Rumunii jest zarządzany przez Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (zwaną dalej „AITTV”), która jest spółką akcyjną z 80% udziałem państwa rumuńskiego.

Ze względu na spodziewane wzmożenie ruchu lotniczego w wyniku przystąpienia Rumunii do Unii Europejskiej w 2007 r. oraz w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa związanych z przystąpieniem do strefy Schengen, AITTV otrzymała od państwa rumuńskiego środki na budowę terminalu dla lotów spoza strefy Schengen oraz na wyposażenie służące zapewnieniu bezpieczeństwa.

Ponadto, w ramach strategii mającej na celu przyciągnięcie tanich linii lotniczych i zwiększenie ogólnej rentowności portu lotniczego, AITTV podpisała w 2008 r. umowy z Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (zwaną dalej „spółką Wizz Air”) – węgierskimi tanimi liniami lotniczymi, określające zasady współpracy i ogólne warunki użytkowania infrastruktury oraz korzystania z usług portu lotniczego przez spółkę Wizz Air (zwane dalej „umowami z 2008 r.”). Dwie spośród wspomnianych umów zostały zmienione w 2010 r. przez nowy system zniżek uzgodniony między spółką Wizz Air a AITTV (zwany dalej „aneksami do umów z 2010 r.”). Zgodnie ze zbiorom informacji lotniczych (zwanym dalej „AIP”) z 2007 r., 2008 r. i 2010 r. spółka Wizz Air otrzymała również zniżki i rabaty od opłat lotniskowych.

W 2010 r. rumuńskie regionalne przedsiębiorstwo lotnicze Carpatair SA złożyło do Komisji Europejskiej skargę dotyczącą jakoby bezprawnej pomocy państwa przyznanej przez władze rumuńskie międzynarodowemu portowi lotniczemu w Timișoarze na rzecz spółki Wizz Air.

Decyzją z 24 lutego 2020 r. (zwaną dalej „sporną decyzją”) Komisja uznała, po pierwsze, że finansowanie publiczne przyznane AITTV w latach 2007–2009 na budowę terminalu do obsługi połączeń z państwami spoza strefy Schengen, modernizację drogi kołowania i rozbudowę płyty postojowej oraz na sprzęt oświetleniowy stanowi pomoc państwa, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE¹. Po drugie, Komisja stwierdziła, że finansowanie publiczne na budowę drogi dojazdowej i parkingu w 2007 r. oraz na zakup sprzętu służącego

¹ Zgodnie z tym postanowieniem pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

do ochrony lotnictwa w 2008 r., opłaty lotniskowe figurujące w AIP z 2007 r., z 2008 r. i z 2010 r. oraz umowy zawarte ze spółką Wizz Air z 2008 r. (w tym aneksy do umów z 2010 r.) nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Carpatair SA wniosła skargę o stwierdzenie nieważności tej decyzji w zakresie, w jakim Komisja uznała, że ani zniżki i rabaty od opłat lotniskowych figurujące w AIP z 2010 r., ani umowy z 2008 r., zmienione aneksami z 2010 r. (zwane dalej „spornymi środkami”) nie stanowią pomocy państwa. Uwzględniając tę skargę, Sąd wskazał na szereg naruszeń prawa, jakich dopuściła się Komisja przy badaniu selektywnego i korzystnego charakteru tych środków.

Ocena Sądu

Na wstępie Sąd odrzucił argumentację Komisji, zgodnie z którą skarga wniesiona przez Carpatair SA była niedopuszczalna ze względu na fakt, że spółka ta nie posiadała ani czynnej legitymacji procesowej do dochodzenia stwierdzenia nieważności spornej decyzji, ani istniejącego i aktualnego interesu prawnego w stwierdzeniu nieważności tej decyzji.

W odniesieniu do legitymacji procesowej Carpatair SA, Sąd przypominał, że zgodnie z art. 263 akapit czwarty TFUE każda osoba fizyczna lub prawna może wnieść skargę na akt, którego nie jest adresatem, jeżeli akt ten dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie oraz na akty regulacyjne, które dotyczą jej bezpośrednio i nie wymagają środków wykonawczych. Odnosząc się do przywołanej dychotomii, Sąd uściślił, że część spornej decyzji dotycząca opłat lotniskowych stanowi akt regulacyjny, wobec czego skarga Carpatair SA skierowana przeciwko tej części decyzji jest dopuszczalna, pod warunkiem że decyzja ta dotyczy spółki tej bezpośrednio. Natomiast ze względu na fakt, że umowy z 2008 r. i aneksy do nich z 2010 r. należy uznać za środki indywidualne, skarga Carpatair SA na część spornej decyzji poświęconą tym umowom jest dopuszczalna tylko pod warunkiem, że skarżąca wykaże, że dotyczą one jej nie tylko bezpośrednio, ale również indywidualnie.

Co się tyczy indywidualnego oddziaływania na Carpatair SA części spornej decyzji poświęconej umowom z 2008 r. i aneksom do nich z 2010 r., Sąd wskazał, że takiego oddziaływania nie sposób z pewnością wywieść jedynie z samego udziału tego przedsiębiorstwa w postępowaniu administracyjnym poprzedzającym przyjęcie spornej decyzji. Ponieważ jednak umowy te mogły w istotny sposób wpłynąć na jej pozycję konkurencyjną na rynkach, na których pozostawała w stosunku konkurencji ze spółką Wizz Air, Carpatair SA wykazała w sposób wymagany prawem, że decyzja dotyczy jej indywidualnie. Ponadto, ponieważ oceny istotnego oddziaływania należy dokonywać na moment, w którym sporne środki zostały przyznane i mogły mieć skutek, argumenty, zgodnie z którymi Carpatair SA zmieniła model biznesowy i zaprzestała działalności w międzynarodowym porcie lotniczym w Timișoara od 2013 r., nie mogą podważyć tego wniosku.

Sąd uważa ponadto, że sporna decyzja dotyczy Carpatair SA bezpośrednio z tego względu, że po pierwsze, wpływa bezpośrednio na jej prawo do niezakłóconej przez sporne środki konkurencji na rozpatrywanym rynku, a po drugie, utrzymuje w pełni skutki spornych środków, w sposób czysto automatyczny na podstawie samych przepisów Unii i bez stosowania innych przepisów pośrednich.

Potwierdziwszy dopuszczalność skargi wniesionej przez Carpatair SA, Sąd stwierdził co do istoty, że sporna decyzja jest obarczona szeregiem naruszeń prawa mających wpływ na rozstrzygnięcie, że ani zniżki i rabaty od opłat lotniskowych figurujące w AIP 2010, ani umowy zawarte ze spółką Wizz Air w 2008 r., w brzmieniu zmienionym aneksami do nich z 2010 r., nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pierwsze z powodu braku selektywnego charakteru, a po drugie z powodu braku korzyści gospodarczej przyznanej spółce Wizz Air.

Co się tyczy, w pierwszej kolejności, selektywnego charakteru zniżek i rabatów od opłat lotniskowych figurujących w AIP 2010, Sąd przypominał, że o ile jedynie środki, które przyznają selektywną korzyść wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa, o tyle z orzecznictwa wynika, że interwencje, które, mimo iż na pierwszy rzut oka zdają się dotyczyć ogółu przedsiębiorstw, charakteryzują się pewną selektywnością, a co za tym idzie, mogą być uznane za środki mające na celu faworyzowanie niektórych przedsiębiorstw lub produkcji niektórych towarów. Taką selektywność faktyczną można stwierdzić w sytuacjach, w których, mimo że formalne kryteria stosowania środka są

sformułowane w sposób ogólny i obiektywny, środek jest opracowany w taki sposób, że jego skutki znacząco faworyzują określoną grupę przedsiębiorstw.

W niniejszej sprawie w AIP z 2010 r. wyszczególniono trzy rodzaje zniżek opłat lotniskowych mających zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych korzystających lub mogących korzystać z międzynarodowego portu lotniczego w Timișoarze. Trzeci rodzaj zniżki przewidywał w tym kontekście zniżki w wysokości 72–85% dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej wynoszącej ponad 70 ton z ponad 10 000 pasażerów na pokładzie miesięcznie.

Chociaż wszystkie trzy rodzaje zniżek spełniały różne przesłanki i nie miały charakteru kumulatywnego, Komisja wykluczyła ich selektywny charakter na podstawie łącznego badania. W tym kontekście Komisja nie rozstrzygnęła również kwestii, czy przedsiębiorstwa lotnicze inne niż spółka Wizz Air posiadały w swoich flotach statki powietrzne o odpowiednim rozmiarze i zapewniające wystarczające częstotliwości połączeń umożliwiające im rzeczywiste skorzystanie z trzeciego rodzaju zniżki. W świetle tych ustaleń Sąd doszedł do wniosku, że Komisja naruszyła prawo, nie badając czy trzeci rodzaj zniżki rozpatrywany odrębnie, uprzywilejowywał – jak twierdziła Carpatair SA – spółkę Wizz Air ze względu na warunki jego stosowania.

Odnosząc się w drugiej kolejności do tego czy umowy z 2008 r. wraz z aneksami do nich z 2010 r. przysporzyły spółce Wizz Air korzyści gospodarczej, Sąd przypominał, że oceny tej dokonuje się co do zasady na podstawie kryterium podmiotu prywatnego prowadzącego działalność w warunkach gospodarki rynkowej. W celu zbadania czy państwo członkowskie lub dany podmiot publiczny zachowały się jak rozważny prywatny podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej, istotne są tylko te dowody, które były dostępne w momencie wydania decyzji o zastosowaniu danego środka, oraz dający się przewidzieć w tym momencie rozwój wydarzeń. Tymczasem wniosek, do jakiego doszła Komisja w spornej decyzji, zgodnie z którym rozważny prywatny podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej zawarłby ze spółką Wizz Air umowy z 2008 r. i aneksy do nich z 2010 r., był całkowicie oparty na dowodach sporządzonych ex post, a w szczególności na sprawozdaniu sporządzonym w 2015 r.

W tym ostatnim względzie Sąd uściślił, że z tego tylko powodu, że podstawą sprawozdania z 2015 r. były dowody dostępne w momencie zawarcia umów z 2008 r. oraz dający się przewidzieć w tym momencie rozwój wydarzeń, nie można uznać, że sprawozdanie to jest równoznaczne z analizą ex ante, która miała wykazać poszanowanie kryterium podmiotu prywatnego działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Ponadto, chociaż uzupełniające analizy ekonomiczne zrekonstruowane ex post, dostarczone przez Rumunię i spółkę Wizz Air w toku procedury administracyjnej, mogły rzucać światło na dowody istniejące w momencie zawarcia umów z 2008 r. i powinny zostać uwzględnione przez Komisję, to jednak analizy te nie miały na celu uzupełnienia dowodów powstałych przed zawarciem tych umów, lecz były jedynymi dowodami, na których Komisja oparła swoją ocenę umów z 2008 r.

Tym samym Sąd jest zdania, że Komisja nie uzasadniła w sposób wymagany prawem wniosku, że umowy z 2008 r. i aneksy do nich z 2010 r. miały nie przysporzyć spółce Wizz Air korzyści gospodarczej, której nie uzyskaby ona w normalnych warunkach rynkowych, a zatem nie stanowiły pomocy państwa.

W świetle tych rozważań Sąd uwzględnił skargę i stwierdził nieważność spornej decyzji w zakresie, w jakim stwierdza ona, że opłaty lotniskowe figurujące w AIP z 2010 r. i w umowach z 2008 r. wraz z aneksami do nich z 2010 r., nie stanowią pomocy państwa.

UWAGA: Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zaradzić ewentualnej

próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

UWAGA: Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy i dziesięciu dni od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.

[Pełny tekst](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106.

Pozostańmy w kontakcie!

