



## ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 24/23

Люксембург, 8 февруари 2023 г.

Решение на Общия съд по дело T-522/20 | Carpatair/Комисия

### **Общият съд отменя решението на Европейската комисия, с което се утвърждават румънските помощи в полза на Wizz Air на международно летище Тимишоара**

*Комисията е допуснала редица грешки при прилагане на правото при преценката дали посочените мерки имат селективен характер и дали предоставят предимство*

Международно летище Тимишоара, което е разположено в западната част на Румъния, се експлоатира от акционерно дружество Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia” SA (наричано по-нататък „AITTV”), в което румънската държава притежава 80 % от акциите.

Предвиждайки увеличаването на трафика в резултат от присъединяването на Румъния към Европейския съюз през 2007 г. и с цел да изпълни условията за присъединяване към Шенгенското пространство в областта на сигурността, AITTV получава от румънската държава финансиране за изграждането на терминал за полети извън Шенген и за оборудване за сигурност.

Освен това в рамките на стратегия за привличане на нискотарифни авиокомпани и за увеличаване на общата рентабилност на летището, през 2008 г. AITTV подписва с дружеството Wizz Air Hungary Légitársaság Zrt. (наричано по-нататък „Wizz Air”), което е нискотарифна унгарска авиокомпания, споразумения, определящи принципите на сътрудничеството им и общите условия за ползване на летищната инфраструктура и летищните услуги от Wizz Air (наричани по-нататък „споразуменията от 2008 г.”). Две от тези споразумения са изменени през 2010 г. чрез нов режим на отстъпки, договорен между Wizz Air и AITTV (наричани по-нататък „споразуменията за изменение от 2010 г.”). Съгласно Сборника за аеронавигационна информация и публикация [Aeronautical information publication] (наричан по-нататък „AIP”) от 2007 г., 2008 г. и 2010 г. Wizz Air се е ползвало също така от отстъпки и намаления на летищните такси.

През 2010 г. румънската регионална авиокомпания Carpatair SA подава до Европейската комисия жалба, в която оспорва помощите, отпуснати от румънските органи на международно летище Тимишоара в полза на Wizz Air.

С решение от 24 февруари 2020 г. (наричано по-нататък „спорното решение”) Комисията приема, от една страна, че публичното финансиране, предоставено между 2007 г. и 2009 г. на AITTV за изграждането на терминал за полети извън Шенгенското пространство, за подобряване на пътеката за рулиране и за разширяване на перона, както и за оборудване за светлинна сигнализация, представлява държавна помощ,

съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) ДФЕС<sup>1</sup>. От друга страна, Комисията констатира, че публичното финансиране на път за достъп, на зона за паркиране през 2007 г. и на оборудване за сигурност през 2008 г., съдържащите се в AIP от 2007 г., от 2008 г. и от 2010 г. летищни такси, както и споразуменията от 2008 г., сключени с Wizz Air, включително споразуменията за изменение от 2010 г., не представляват държавни помощи по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС.

Carpatair SA подава жалба за отмяна на това решение в частта, в която Комисията констатира, че нито отстъпките и намаленията на летищните такси, съдържащи се в AIP от 2010 г., нито споразуменията от 2008 г., изменени през 2010 г. (наричани по-нататък „спорните мерки“), представляват държавни помощи. Уважавайки жалбата, Общият съд изтъква редица грешки при прилагане на правото, допуснати от Комисията при преценката на селективния характер на разглежданите мерки и на това дали те предоставят предимство.

### **Съображения на Общия съд**

Като начало Общият съд отхвърля доводите на Комисията, която твърди, че подадената от Carpatair SA жалба е недопустима, тъй като това дружество нямало нито процесуална легитимация да иска отмяна на спорното решение, нито възникнал и все още съществуващ интерес от отмяната на посоченото решение.

Що се отнася до процесуалната легитимация на Carpatair SA, Общият съд припомня, че съгласно член 263, четвърта алинея ДФЕС всяко физическо или юридическо лице може да подаде жалба срещу акт, който не е адресиран до него, ако той го засяга пряко и лично или ако е насочен срещу подзаконов акт, който го засяга пряко и който не включват мерки за изпълнение. С оглед на това разграничение Общият съд уточнява, че частта от спорното решение, която се отнася до летищните такси, представлява подзаконов акт, така че жалбата на Carpatair SA срещу посочената част е допустима, при условие че това дружество е пряко засегнато от нея. За сметка на това, тъй като споразуменията от 2008 г. и техните изменения през 2010 г. трябва да бъдат квалифицирани като индивидуални мерки, жалбата на Carpatair SA срещу частта от спорното решение, която се отнася до тези споразумения, е допустима само ако това дружество докаже, че споразуменията го засягат не само пряко, но и лично.

Що се отнася до личното засягане на Carpatair SA от частта от спорното решение, посветена на споразуменията от 2008 г. и на техните изменения през 2010 г., Общият съд отбелязва, че несъмнено подобно засягане не може да бъде изведено само от участието на това предприятие в административната процедура, предхождаща приемането на спорното решение. Тъй като обаче посочените споразумения са могли да засегнат съществено конкурентното положение на жалбоподателя Carpatair SA на пазарите, на които е поддържал конкурентни отношения с Wizz Air, той е доказал надлежно, че е бил лично засегнат. Освен това, тъй като преценката на същественото засягане трябва да се извърши с оглед на положението към момента, в който спорните мерки са били предоставени и са могли да породят последици, доводите, че Carpatair SA е променило търговския си модел и е преустановило дейността си на международно летище Тимишоара от 2013 г. насам, не могат да поставят под въпрос този извод.

Освен това Общият съд счита, че Carpatair SA е пряко засегнато от спорното решение, тъй като, от една страна, това решение засяга пряко правото му да не понася на разглеждания пазар конкуренция, нарушена от спорните мерки, и от друга страна, посоченото решение оставя непроменени правните последици от спорните мерки напълно автоматично, по силата единствено на правната уредба на Съюза, без да се прилагат други правила с опосредстващ характер.

След като потвърждава допустимостта на подадената от Carpatair SA жалба, Общият съд констатира по същество, че спорното решение е опорочено от няколко грешки при прилагане на правото, засягащи

---

<sup>1</sup> Съгласно тази разпоредба помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, могат да се приемат за съвместими с вътрешния пазар, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.

извода, че нито отстъпките и намаленията на летищните такси, съдържащи се в AIP от 2010 г., нито споразуменията, сключени с Wizz Air през 2008 г., както са изменени през 2010 г., представляват държавни помощи по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, тъй като първите не са селективни, а вторите не предоставят икономическо предимство на Wizz Air.

Що се отнася, на първо място, до селективния характер на отстъпките и намаленията на летищните такси, съдържащи се в AIP от 2010 г., Общият съд припомня, че макар единствено мерките, предоставящи селективно предимство, да попадат в обхвата на понятието за държавна помощ, от съдебната практика следва, че намеси, които на пръв поглед се прилагат по отношение на всички предприятия, в зависимост от техните последици до известна степен могат да бъдат селективни и съответно да се разглеждат като мерки, предназначени да поставят в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки. Селективността *de facto* може да бъде установена в случаи, когато, макар официалните критерии за прилагане на мярката да са формулирани по общ и обективен начин, мярката е структурирана така, че последиците от нея поставят определена група предприятия в значително по-благоприятно положение.

В настоящия случай AIP от 2010 г. изброява по-специално три вида намаления на летищните такси, приложими за всички авиокомпаниите, които използват или могат да използват международно летище Тимишоара. В този контекст третият вид намаление предвижда намаления от 72 % до 85 % за въздухоплавателните средства с максимална излетна маса над 70 тона с повече от 10 000 качени пътници на месец. В този контекст третият вид намаление предвижда намаления от 72 % до 85 % за въздухоплавателните средства с максимална излетна маса над 70 тона с повече от 10 000 качени пътници на месец.

Въпреки че трите вида намаления са отговаряли на различни условия и не са били кумулативни, Комисията е изключила селективния им характер въз основа на съвместно разглеждане. В този контекст Комисията не се е произнесла и по въпроса дали авиокомпаниите, различни от Wizz Air, са имали в своята флота въздухоплавателни средства със съответните размери и с достатъчна честота на полетите, които им позволяват да се ползват в действителност от третия посочен по-горе вид намаление. С оглед на тези съображения Общият съд прави извод, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, като не е проверила дали, както поддържа Carpatair SA, третият вид намаление, разгледан самостоятелно, поставя Wizz Air в по-благоприятно положение поради условията за прилагането му.

На второ място, що се отнася до въпроса дали със споразуменията за изменение от 2010 г., на Wizz Air е предоставено икономическо предимство, Общият съд припомня, че по принцип тази преценка се извършва чрез прилагане на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика. За да се провери дали съответната държава членка или съответният публичен субект е възприела/възприел поведението на разумен частен оператор в условията на пазарна икономика, са релевантни наличните данни и предвидимите промени към момента, в който е взето решението за извършване на сделката. При все това изводът, до който стига Комисията в спорното решение, че разумен частен оператор в условията на пазарна икономика би сключил с Wizz Air споразуменията за изменение от 2010 г., е изцяло основан на доказателства, изготвени впоследствие, и по-специално на доклад, изготвен през 2015 г.

В това отношение Общият съд уточнява, че единствено въз основа на факта, че този доклад от 2015 г. се е базирал на наличните доказателства и на предвидимото развитие към момента на приемане на споразуменията от 2008 г., не може да се приеме, че разглежданият доклад е равнозначен на предварителен анализ, който може да докаже спазването на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика. Освен това, макар допълнителните икономически анализи, реконструирани впоследствие, които са били предоставени от Румъния и Wizz Air в хода на административното производство, да могат да изяснят съществуващите преди момента на сключване на споразуменията от 2008 г. обстоятелства и трябва да бъдат взети предвид от Комисията, вярно е също така, че посочените анализи не са допълнили данните,

установени преди сключването на посочените споразумения, а са били единствените данни, на които Комисията е основала преценката си относно споразуменията от 2008 г.

Поради това Общият съд счита, че Комисията не е обосновала законосъобразно извода си, че споразуменията от 2008 г. и споразуменията за изменение от 2010 г. не са предоставили на Wizz Air икономическо предимство, което това дружество нямаше да получи при нормални пазарни условия, и следователно не представляват държавна помощ.

С оглед на тези съображения Общият съд уважава жалбата и отменя спорното решение в частта му, в която се приема, че летищните такси, съдържащи се в AIP от 2010 г., както и споразуменията от 2008 г., включително споразуменията за изменение от 2010 г., не представляват държавни помощи.

**ЗАБЕЛЕЖКА:** Жалбата за отмяна цели да бъдат отменени актове на институциите на Съюза, които противоречат на правото на Съюза. При определени условия държавите членки, европейските институции и частноправните субекти могат да сезират Съда или Общия съд с жалба за отмяна. Ако жалбата е основателна, актът се отменя. Съответната институция трябва да отстрани евентуалната празнота в правото, създадена с отмяната на акта.

**ЗАБЕЛЕЖКА:** Актът на Общия съд може да се обжалва пред Съда само по правни въпроси в срок от два месеца и десет дни, считано от съобщаването му.

Неофициален документ, предназначен за медиите, който не обвързва Общия съд

[Пълният текст](#) на съдебното решение е публикуван на уебсайта CURIA в деня на обявяването

За допълнителна информация се свържете с Илияна Пальова ☎ (+352) 4303 4293

Кадри от обявяването на решението са достъпни на [„Europe by Satellite“](#) ☎ (+32) 2 2964106

Поддържайте връзка!

