



COMUNICAT DE PRESĂ nr. 24/23

Luxemburg, 8 februarie 2023

Hotărârea Tribunalului în cauza T-522/20 | Carpatair/Comisia

Tribunalul anulează decizia Comisiei Europene de validare a ajutoarelor românești către aeroportul internațional Timișoara în favoarea Wizz Air

Comisia a săvârșit mai multe erori de drept cu ocazia examinării caracterului selectiv și a caracterului avantajos al măsurilor menționate

Aeroportul internațional Timișoara, situat în vestul României, este operat de Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia” SA (AITTV), care este o societate pe acțiuni în care statul român deține 80 % din acțiuni.

Preconizându-se creșterea traficului care trebuia să rezulte din aderarea României la Uniunea Europeană în anul 2007 și pentru a îndeplini condițiile de aderare la spațiul Schengen în materie de siguranță, AITTV a primit de la statul român o finanțare pentru construirea unui terminal pentru zborurile în afara Schengen și pentru echipamente de securitate.

Pe de altă parte, în cadrul unei strategii prin care se urmărea atragerea companiilor aeriene low-cost și creșterea rentabilității globale a aeroportului, AITTV a semnat în anul 2008 cu Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt (denumită în continuare „Wizz Air”), o companie aeriană maghiară low-cost, acorduri care definesc principiile cooperării lor, precum și condițiile generale de utilizare a infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare de către Wizz Air (denumite în continuare „acordurile din 2008”). Două dintre aceste acorduri au fost modificate în anul 2010 printr-o nouă schemă de reduceri convenită între Wizz Air și AITTV (denumite în continuare „acordurile de modificare din 2010”). În conformitate cu publicațiile de informare aeronautică (denumite în continuare „PIA”), Wizz Air a beneficiat de asemenea de reduceri și de rabaturi la tarifele de aeroport.

În anul 2010, compania aeriană regională română Carpatair SA a depus la Comisia Europeană o plângere prin care a pus în discuție ajutoare acordate de autoritățile române aeroportului internațional Timișoara în favoarea Wizz Air.

Prin decizia din 24 februarie 2020 (denumită în continuare „decizia în litigiu”), Comisia a considerat, pe de o parte, că finanțarea publică acordată AITTV între anii 2007 și 2009 pentru dezvoltarea terminalului pentru zborurile în afara Schengen, îmbunătățirea căii de rulare, extinderea platformei și echipamentele de iluminat constituie un ajutor de stat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE¹. Pe de altă parte, Comisia a constatat că finanțarea publică pentru drumul de acces și dezvoltarea zonei de parcare în 2007 și pentru echipamentele de securitate în 2008, tarifele de aeroport din AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și acordurile din 2008 încheiate cu Wizz Air (inclusiv acordurile de modificare din 2010) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1).

¹ Potrivit acestei dispoziții, ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice pot fi considerate compatibile cu piața internă în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

Carpatair SA a introdus o acțiune având ca obiect anularea acestei decizii în măsura în care Comisia a constatat că nici reducerile și rabaturile privind tarifele de aeroport care figurează în AIP din 2010, nici acordurile din 2008, astfel cum au fost modificate în anul 2010 (denumite în continuare „măsurile în litigiu”) nu constituie ajutoare de stat. Admițând această acțiune, Tribunalul evidențiază mai multe erori de drept săvârșite de Comisie cu ocazia examinării caracterului selectiv al acestor măsuri și a caracterului lor avantajos.

Aprecierea Tribunalului

Cu titlu introductiv, Tribunalul respinge argumentația Comisiei potrivit căreia acțiunea introdusă de Carpatair SA ar fi inadmisibilă pentru motivul că aceasta din urmă nu dispune nici de calitatea procesuală activă în anularea deciziei în litigiu, nici de un interes născut și actual în anularea acestei decizii.

În ceea ce privește calitatea procesuală activă a Carpatair SA, Tribunalul amintește că, potrivit articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, orice persoană fizică sau juridică poate formula o acțiune împotriva unui act al cărui destinatar nu este dacă acesta o privește direct și individual, sau dacă este îndreptată împotriva actelor normative care o privesc direct și care nu presupun măsuri de executare. Având în vedere această dihotomie, Tribunalul precizează că partea din decizia în litigiu referitoare la tarifele de aeroport constituie un act normativ, astfel încât acțiunea formulată de Carpatair SA împotriva respectivei părți este admisibilă cu condiția ca societatea menționată să fie direct afectată de aceasta. În schimb, întrucât acordurile din 2008 și acordurile de modificare din 2010 trebuie calificate drept măsuri individuale, acțiunea formulată de Carpatair SA împotriva părții din decizia în litigiu consacrate acestor acorduri nu este admisibilă decât dacă demonstrează că acestea o afectează nu numai direct, ci și individual.

În ceea ce privește afectarea individuală a Carpatair SA de partea din decizia în litigiu consacrată acordurilor din 2008 și acordurilor de modificare din 2010, Tribunalul observă că o astfel de afectare nu poate fi, desigur, dedusă din simpla participare a acestei întreprinderi la procedura administrativă prealabilă adoptării deciziei în litigiu. Cu toate acestea, întrucât acordurile menționate erau susceptibile să afecteze în mod substanțial poziția sa concurențială pe piețele pe care se afla într-un raport de concurență cu Wizz Air, Carpatair SA dovedise corespunzător cerințelor legale afectarea sa individuală. Pe de altă parte, deoarece evaluarea afectării substanțiale trebuie efectuată având în vedere situația din momentul în care măsurile în litigiu au fost acordate și puteau avea un efect, argumentele potrivit cărora Carpatair SA și-ar fi schimbat modelul comercial și și-ar fi încetat activitățile pe aeroportul internațional din Timișoara începând cu anul 2013 nu pot repune în discuție această concluzie.

Tribunalul consideră, în plus, că Carpatair SA este direct afectată de decizia în litigiu în măsura în care, pe de o parte, aceasta afectează în mod direct dreptul său de a nu suferi pe piața relevantă o concurență denaturată prin măsurile în litigiu și, pe de altă parte, lasă intacte efectele măsurilor în litigiu în mod pur automat numai în temeiul reglementării Uniunii și fără aplicarea altor norme intermediare.

După ce a confirmat admisibilitatea acțiunii introduse de Carpatair SA, Tribunalul constată, pe fond, că decizia în litigiu este viciată de mai multe erori de drept care afectează concluzia că nici reducerile și rabaturile privind tarifele de aeroport care figurează în AIP din 2010, nici acordurile încheiate cu Wizz Air în anul 2008, astfel cum au fost modificate în anul 2010, nu constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, primele în lipsa caracterului selectiv și cele din urmă în lipsa unui avantaj economic conferit Wizz Air.

În ceea ce privește, în primul rând, caracterul selectiv al reducerilor și al rabaturilor privind tarifele de aeroport care figurează în AIP din 2010, Tribunalul amintește că, deși numai măsurile care conferă un avantaj selectiv intră în sfera noțiunii „ajutor de stat”, reiese din jurisprudență că intervențiile care, la prima vedere, sunt aplicabile tuturor întreprinderilor pot avea, în funcție de efecte, o anumită selectivitate și, prin urmare, pot fi considerate măsuri destinate să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri. O astfel de selectivitate *de facto* poate fi stabilită în situații în care, deși criteriile oficiale pentru aplicarea măsurii sunt formulate în termeni generali și obiectivi, structura măsurii este de așa natură încât efectele sale favorizează în mod semnificativ un anumit grup de întreprinderi.

În speță, AIP din 2010 enumera, printre altele, trei tipuri de reduceri la tarifele de aeroport aplicabile tuturor companiilor aeriene care utilizau sau care puteau utiliza aeroportul internațional Timișoara. Al treilea tip de reducere prevedea, în acest cadru, reduceri de 72-85 % pentru aeronavele cu o greutate maximă la decolare mai mare de 70 tone cu peste 10 000 de pasageri îmbarcați pe lună.

Or, deși cele trei tipuri de reduceri îndeplineau condiții diferite și nu erau cumulative, Comisia a exclus caracterul selectiv al acestora pe baza unei examinări comune. În acest context, Comisia nu se pronunțase nici cu privire la aspectul dacă alte companii aeriene decât Wizz Air aveau în flota lor aeronave, de dimensiuni corespunzătoare și asigurând frecvențe suficiente, care le permiteau efectiv să beneficieze de al treilea tip de reducere menționată mai sus. Având în vedere aceste observații, Tribunalul concluzionează că, prin faptul că a omis să examineze dacă al treilea tip de reducere, luat separat, favoriza Wizz Air ca urmare a condițiilor sale de aplicare, astfel cum susținea Carpatair SA, Comisia a săvârșit o eroare de drept.

În ceea ce privește, în al doilea rând, problema dacă a fost conferit un avantaj economic în favoarea Wizz Air prin acordurile de modificare din 2010, Tribunalul amintește că această apreciere se efectuează în principiu prin aplicarea criteriului operatorului privat în economia de piață. Pentru a stabili dacă statul membru sau entitatea publică în cauză a adoptat comportamentul unui operator privat prudent într-o economie de piață, sunt relevante numai elementele disponibile și evoluțiile previzibile la data la care a fost adoptată decizia de a efectua operațiunea în cauză. Or, concluzia la care a ajuns Comisia în decizia în litigiu, potrivit căreia un operator privat prudent în economia de piață ar fi încheiat acordurile de modificare din 2010, cu Wizz Air, se întemeia în întregime pe elemente de probă stabilite *ex post* și, în special, pe un raport întocmit în anul 2015.

În această privință, Tribunalul precizează că nu se poate considera, numai din cauza faptului că acest raport din 2015 s-ar întemeia pe elementele disponibile și pe evoluțiile previzibile la data la care au fost adoptate acordurile din 2008, că ar echivala cu o analiză *ex ante* în măsură să demonstreze respectarea criteriului operatorului privat în economia de piață. Pe de altă parte, deși analizele economice complementare reconstituite *ex post*, furnizate de România și de Wizz Air în cadrul procedurii administrative, pot clarifica elementele existente la momentul încheierii acordurilor din 2008 și trebuie luate în considerare de Comisie, nu este mai puțin adevărat că aceste analize nu veneau în completarea elementelor constituite înainte de încheierea acordurilor menționate, ci erau singurele elemente pe care Comisia și-a întemeiat aprecierea cu privire la acordurile din 2008.

În consecință, Tribunalul consideră că Comisia nu și-a justificat din punct de vedere juridic concluzia potrivit căreia acordurile din 2008 și acordurile de modificare din 2010 nu conferiseră Wizz Air un avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și, prin urmare, nu constituiau ajutor de stat.

În lumina acestor considerații, Tribunalul admite acțiunea și anulează decizia în litigiu în măsura în care concluzionează că tarifele de aeroport care figurează în AIP din 2010 și acordurile din 2008, inclusiv acordurile de modificare din 2010, nu constituie ajutoare de stat.

MENȚIUNE: Acțiunea în anulare are ca obiect anularea acelor acte ale instituțiilor Uniunii care sunt contrare dreptului Uniunii. Cu respectarea anumitor condiții, statele membre, instituțiile europene și particularii pot sesiza Curtea de Justiție sau Tribunalul cu o acțiune în anulare. Dacă acțiunea este întemeiată, actul este anulat. Instituția autoare a actului trebuie să ia măsuri pentru a elimina eventualul vid juridic creat prin anularea acestuia.

MENȚIUNE: Împotriva deciziei Tribunalului se poate declara recurs la Curte, numai pentru motive de drept, în termen de două luni și zece zile de la comunicarea acesteia.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Tribunalului.

[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 4293

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106

Rămâneți conectați!

