



Repertoriul jurisprudenței

Cauza T-522/20 RENV

**Carpatair SA
împotriva
Comisiei Europene**

**Hotărârea Tribunalului (Camera a doua, judecând în complet de cinci judecători) din
13 mai 2026**

„Ajutoare de stat – Sectorul aerian – Măsuri puse în aplicare de România în favoarea aeroportului din Timișoara – Măsuri puse în aplicare de aeroportul din Timișoara în favoarea Wizz Air și a companiilor aeriene care îl utilizează – Decizie prin care se constată în parte inexistența unui ajutor de stat în favoarea aeroportului din Timișoara și a companiilor aeriene care îl utilizează – Tarife de aeroport – Acțiune în anulare – Calitate procesuală activă – Afectare individuală – Lipsa afectării substanțiale a poziției concurențiale – Inadmisibilitate parțială – Articolul 107 alineatul (1) TFUE – Eroare de drept – Caracter selectiv – Avantaje”

1. *Procedură jurisdicțională – Prezentarea probelor – Termen – Depunere tardivă a propunerilor de probe – Condiții*
[Regulamentul de procedură al Tribunalului, art. 85 alin. (1)]

(a se vedea punctul 28)

2. *Acțiune în anulare – Persoane fizice sau juridice – Interesul de a acționa – Necesitatea existenței unui interes născut și actual – Aprecieri la momentul introducerii acțiunii – Anulare a actului atacat care poate aduce un beneficiu reclamantului în cadrul unei acțiuni în fața instanțelor naționale – Anularea actului atacat care poate conduce la deschiderea procedurii oficiale de investigare într-o altă cauză – Admisibilitate*
(art. 263 TFUE)

(a se vedea punctele 32-39)

3. *Acțiune în anulare – Persoane fizice sau juridice – Noțiunea de act normativ în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE – Orice act cu aplicabilitate generală, cu excepția actelor legislative – Decizie a Comisiei constituită din două părți – Prima parte referitoare la o schemă de tarife de aeroport aplicabilă tuturor companiilor aeriene care utilizează un anumit aeroport – Act cu aplicabilitate generală – Includere – A doua parte referitoare la acorduri aplicabile numai părților contractante – Măsuri individuale – Excludere*

(art. 263 al patrulea paragraf TFUE)

(a se vedea punctul 41)

4. *Acțiune în anulare – Persoane fizice sau juridice – Acte care le privesc direct și individual – Afectare individuală – Criterii – Decizie a Comisiei prin care anumite măsuri de ajutor sunt calificate ca fiind compatibile cu piața internă și prin care se constată inexistența unui ajutor în privința altor măsuri – Acțiune a unei întreprinderi concurente a întreprinderii beneficiare, care a participat la procedura administrativă – Întreprindere concurentă care nu justifică o afectare substanțială a poziției sale pe piața relevantă – Inadmisibilitate (art. 263 al patrulea paragraf TFUE)*

(a se vedea punctele 49-57, 62-73, 76-79, 85-89 și 127-129)

5. *Procedură jurisdicțională – Cerere de sesizare – Cerințe de formă – Expunere sumară a motivelor invocate – Enunțare abstractă – Obligația instanței Uniunii de a reconstitui motivele și argumentele reclamantului – Inexistență – Inadmisibilitate [Regulamentul de procedură al Tribunalului, art. 76 lit. (d)]*

(a se vedea punctele 91-94)

6. *Procedură jurisdicțională – Invocarea de motive noi pe parcursul procesului – Condiții – Aplicare în cazul procedurii ulterioare trimiterii spre rejudecare în urma unui recurs [Regulamentul de procedură al Tribunalului, art. 76 lit. (d), art. 84 alin. (1), art. 193 alin. (1) și art. 194]*

(a se vedea punctele 95-97)

7. *Acțiune în anulare – Persoane fizice sau juridice – Acte care le privesc direct și individual – Afectare directă – Criterii – Decizie a Comisiei prin care se constată inexistența unui ajutor de stat – Acțiune a unei întreprinderi concurente a întreprinderii beneficiare – Întreprindere concurentă care justifică o afectare directă a dreptului său de a nu fi supusă unei concurențe denaturate – Admisibilitate (art. 263 al patrulea paragraf TFUE)*

(a se vedea punctele 130-132 și 147)

8. *Ajutoare acordate de state – Noțiune – Caracterul selectiv al măsurii – Măsură care prevede reduceri la tarifele de aeroport pentru toate companiile aeriene care utilizează aeroportul în cauză – Condiții de aplicare care limitează beneficiul uneia dintre reducerile prevăzute la un număr foarte limitat de companii aeriene – Măsură care poate fi calificată drept selectivă – Măsură care urmărește obiective legitime – Lipsa incidenței [art. 107 alin. (1) TFUE]*

(a se vedea punctele 161-167, 176, 179-182 și 195-197)

9. *Procedură jurisdicțională – Intervenție – Memoriu în intervenție – Cerințe de formă – Expunere sumară a motivelor invocate – Trimitere globală la alte înscrisuri anexate la memoriul în intervenție – Inadmisibilitate*
[Statutul Curții de Justiție, art. 21; Regulamentul de procedură al Tribunalului, art. 76 lit. (d) și art. 145 alin. (2) lit. (b)]

(a se vedea punctele 191-193)

Rezumat

Sesizat de Curte în urma trimiterii spre rejudecare, Tribunalul anulează în parte decizia¹ – Comisiei Europene prin care se constată că măsurile puse în aplicare de Aeroportul Internațional din Timișoara, operat de Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia” SA (AITTV), în care statul român deține 80 % din capital, în favoarea Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (denumită în continuare „Wizz Air”), nu constituie ajutoare de stat, pentru motivul că Comisia a săvârșit o eroare de drept în aprecierea caracterului selectiv al tarifelor de aeroport care figurează în publicația de informare aeronautică (denumită în continuare „AIP”) din 2010. Procedând astfel, el aduce precizări, pe de o parte, cu privire la analiza calității procesuale active a unei întreprinderi aflate în concurență cu o companie aeriană beneficiară a unor astfel de măsuri și, pe de altă parte, cu privire la examinarea caracterului selectiv al ajutoarelor de stat.

Sesizată cu o plângere depusă de compania aeriană regională română Carpatair SA (denumită în continuare „reclamanta”), Comisia a deschis, în anul 2011, o procedură oficială de investigare privind printre altele AIP din 2010, precum și acordurile semnate în anul 2008 între AITTV și Wizz Air, care definesc condițiile generale de utilizare a infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare de către aceasta din urmă (denumite în continuare „acordurile din 2008”). Două dintre aceste acorduri au fost modificate în anul 2010 printr-o nouă schemă de reduceri convenită între cele două întreprinderi (denumite în continuare „acordurile din 2010”).

Comisia a adoptat decizia atacată, prin care a considerat printre altele că tarifele de aeroport care figurează în AIP din 2010, precum și acordurile din 2008 și din 2010 nu constituiau ajutoare de stat. Reclamanta a formulat o acțiune împotriva acestei decizii la Tribunal.

Prin hotărârea din 8 februarie 2023², acesta din urmă a declarat acțiunea admisibilă și a anulat decizia atacată în măsura în care prin aceasta se concluziona că tarifele de aeroport care figurau în AIP din 2010 și acordurile din 2008 și din 2010 nu constituiau ajutoare de stat. Comisia, Wizz Air și AITTV au formulat fiecare recurs împotriva acestei hotărâri.

Prin Hotărârea din 13 februarie 2025³, Curtea a anulat în totalitate hotărârea inițială, pentru motive aferente demonstrării calității procesuale active a reclamantei, și a trimis cauza spre rejudecare Tribunalului.

¹ Decizia (UE) 2021/1428 a Comisiei din 24 februarie 2020 privind ajutorul de stat SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) pus în aplicare de România în favoarea Aeroportului Internațional Timișoara – Wizz Air (JO 2021, L 308, p. 1, denumită în continuare „decizia atacată”).

² Hotărârea din 8 februarie 2023, Carpatair/Comisia (T-522/20, EU:T:2023:51) (denumită în continuare „hotărârea inițială”).

³ Hotărârea din 13 februarie 2025, Comisia ș.a./Carpatair (C-244/23 P-C-246/23 P, EU:C:2025:87) (denumită în continuare „hotărârea pronunțată în recurs”).

Aprecierea Tribunalului

Tribunalul începe prin a examina admisibilitatea acțiunii. Acesta amintește că decizia atacată constituie, pe de o parte, un act individual, în măsura în care prin aceasta se constată că acordurile din 2008 și din 2010 nu sunt ajutoare de stat. Pentru a stabili calitatea sa procesuală activă, reclamanta trebuie, așadar, să demonstreze că este vizată în mod direct și individual de această parte a deciziei menționate. Ea constituie, pe de altă parte, un act normativ care nu presupune măsuri de executare, în sensul articolului 263 al patrulea paragraf al treilea segment de teză TFUE, în măsura în care prin ea se constată că schema de tarife de aeroport stabilită prin AIP din 2010, nu este un ajutor de stat. Pentru a stabili calitatea sa procesuală activă, este suficient, așadar, ca reclamanta să demonstreze că este vizată în mod direct de această parte a deciziei.

În ceea ce privește, în primul rând, afectarea individuală a reclamantei de partea din decizia atacată referitoare la acordurile din 2008 și din 2010, întrucât aceasta nu este beneficiara măsurilor care decurg din acordurile menționate, ea trebuie să demonstreze că poziția sa pe piața relevantă ar fi afectată în mod substanțial de ajutorul în cauză. În acest scop, în măsura în care reclamanta nu își mai exercita activitățile pe aeroport din anul 2014, ea nu se poate întemeia pe o concurență potențială viitoare pentru a demonstra o astfel de afectare, ci trebuie să dovedească faptul că exista o concurență efectivă cu Wizz Air la momentul la care acordurile din 2008 și din 2010 și-au produs efectele.

În speță, Tribunalul constată că, în măsura în care reclamanta și Wizz Air asigurau rute care deserveau aceleași aeroporturi sau aeroporturi situate la o distanță mai mică de 100 km unul față de celălalt, clienții potențiali puteau alege între serviciile propuse de fiecare dintre ele, astfel încât se aflau în concurență directă pe cinci rute care deserveau aceste aeroporturi. În acest sens, faptul că reclamanta și Wizz Air exploatau modele comerciale diferite și împrejurarea că flotele lor de avioane prezentau caracteristici tehnice diferite, ceea ce a permis Wizz Air să realizeze economii de scară, nu se opun existenței unei concurențe între ele.

Cu toate acestea, reclamanta nu a dovedit că avea un statut special în raport cu celelalte companii aeriene care operează pe aeroport. În acest sens, faptul că era supusă concurenței Wizz Air pe un număr mai mare de rute decât companiile menționate, că activitatea aeroportului era centrată pe activitățile reclamantei și că ea obținea 90 % din cifra sa de afaceri din activitățile sale desfășurate în cadrul acestuia nu constituie elemente suficiente pentru a recunoaște un astfel de statut special.

În plus, pentru a justifica statutul special menționat mai sus, reclamanta nu a demonstrat în mod suficient că poziția sa concurențială a fost afectată în mod substanțial de concurența exercitată de Wizz Air care beneficia de acordurile din 2008 și din 2010. Astfel, activitatea acesteia din urmă nu poate, în sine, să explice diminuarea randamentelor nete ale reclamantei în această perioadă. În plus, ea nu a dovedit un beneficiu nerealizat sau o evoluție mai puțin favorabilă decât cea care ar fi fost înregistrată în lipsa acordurilor respective. În sfârșit, este posibil ca alți factori să fi avut un impact asupra randamentelor sale.

Prin urmare, reclamanta nu este vizată în mod individual de decizia atacată în ceea ce privește acordurile din 2008 și din 2010. În consecință, acțiunea în anulare este inadmisibilă în această privință pentru lipsa calității procesuale active.

În ceea ce privește, în al doilea rând, afectarea directă a reclamantei în ceea ce privește AIP din 2010, Tribunalul constată că Wizz Air putea beneficia, la fel ca celelalte companii aeriene, de reducerile prevăzute de AIP din 2010 și a făcut acest lucru efectiv. Întrucât decizia atacată produce, pe de altă parte, efecte juridice în mod pur automat numai în temeiul reglementării Uniunii, reclamanta este, prin urmare, vizată în mod direct de decizia menționată în măsura în care privește AIP din 2010 și este admisibil ca ea să conteste temeinicia acesteia.

Pe fond, Tribunalul statuează că Comisia a săvârșit o eroare de drept atunci când a constatat că tarifele de aeroport stabilite de AIP din 2010 nu constituiau ajutoare de stat, fără a examina dacă reducerile prevăzute pentru aeronave cu o greutate maximă la decolare mai mare de 70 de tone cu peste 10 000 de pasageri îmbarcați pe lună aveau vocația de a se aplica în mod selectiv.

Acesta arată mai întâi că, în pofida eventualului său caracter legitim, obiectivul urmărit de aceste reduceri, și anume atragerea unor aeronave mai mari pentru a crește veniturile aeroportului, nu poate, în sine, să înlăture selectivitatea.

Tribunalul constată în continuare că sistemul de tarife de aeroport, precum și reducerile și rabaturile se aplicau, desigur, în principiu tuturor companiilor aeriene care utilizau sau puteau utiliza aeroportul. Cu toate acestea, cele două criterii cumulative prevăzute de AIP erau formulate astfel încât cercul beneficiarilor potențiali ai reducerilor în cauză era în mod necesar limitat.

Astfel, împrejurarea că un număr foarte limitat de companii aeriene puteau beneficia de reducerile menționate mai sus trebuia considerată drept consecința inevitabilă a faptului că acestea din urmă erau concepute tocmai astfel încât numai aceste companii să le poată obține.

În consecință, Tribunalul anulează decizia atacată în măsura în care constată că AIP din 2010 nu constituie un ajutor de stat, pentru motivul că nu prezintă caracter selectiv.