



Recueil de la jurisprudence

Affaire T-522/20 RENV

**Carpatair SA
contre
Commission européenne**

Arrêt du Tribunal (deuxième chambre, siégeant avec cinq juges) du 13 mai 2026

« Aides d'État – Secteur aérien – Mesures mises à exécution par la Roumanie en faveur de l'aéroport de Timișoara – Mesures mises à exécution par l'aéroport de Timișoara en faveur de Wizz Air et des compagnies aériennes utilisatrices de celui-ci – Décision constatant pour partie l'absence d'aide d'État en faveur de l'aéroport de Timișoara et des compagnies aériennes utilisatrices de celui-ci – Redevances aéroportuaires – Recours en annulation – Qualité pour agir – Affectation individuelle – Défaut d'affectation substantielle de la position concurrentielle – Irrecevabilité partielle – Article 107, paragraphe 1, TFUE – Erreur de droit – Caractère sélectif – Avantage »

1. *Procédure juridictionnelle – Production des preuves – Délai – Dépôt tardif des offres de preuve – Conditions*
(Règlement de procédure du Tribunal, art. 85, § 1)

(voir point 28)

2. *Recours en annulation – Personnes physiques ou morales – Intérêt à agir – Nécessité d'un intérêt né et actuel – Appréciation au moment de l'introduction du recours – Annulation de l'acte attaqué susceptible de procurer un avantage pour le requérant dans le cadre d'un recours devant les juridictions nationales – Annulation de l'acte attaqué susceptible de conduire à l'ouverture de la procédure formelle d'examen dans une autre affaire – Recevabilité*
(Art. 263 TFUE)

(voir points 32-39)

3. *Recours en annulation – Personnes physiques ou morales – Notion d'acte réglementaire au sens de l'article 263, quatrième alinéa, TFUE – Tout acte de portée générale à l'exception des actes législatifs – Décision de la Commission constituée de deux parties – Première partie portant sur un régime de redevances aéroportuaires applicable à toutes les compagnies aériennes utilisant un certain aéroport – Acte de portée générale – Inclusion – Seconde partie portant sur des accords applicables uniquement aux parties contractantes – Mesures individuelles – Exclusion*

(Art. 263, 4^e al., TFUE)

(voir point 41)

4. *Recours en annulation – Personnes physiques ou morales – Actes les concernant directement et individuellement – Affectation individuelle – Critères – Décision de la Commission qualifiant certaines mesures d’aides compatibles avec le marché intérieur et constatant l’absence d’aide pour d’autres mesures – Recours d’une entreprise concurrente de l’entreprise bénéficiaire ayant participé à la procédure administrative – Entreprise concurrente ne justifiant pas d’une affectation substantielle de sa position sur le marché en cause – Irrecevabilité*

(Art. 263, 4^e al., TFUE)

(voir points 49-57, 62-73, 76-79, 85-89, 127-129)

5. *Procédure juridictionnelle – Requête introductive d’instance – Exigences de forme – Exposé sommaire des moyens invoqués – Énonciation abstraite – Obligation pour le juge de l’Union de reconstituer les moyens et les arguments de la partie requérante – Absence – Irrecevabilité*

[Règlement de procédure du Tribunal, art. 76, d)]

(voir points 91-94)

6. *Procédure juridictionnelle – Production de moyens nouveaux en cours d’instance – Conditions – Application à la procédure après renvoi consécutif à un pourvoi*
[Règlement de procédure du Tribunal, art. 76, d), 84, § 1, 193, § 1, et 194]

(voir points 95-97)

7. *Recours en annulation – Personnes physiques ou morales – Actes les concernant directement et individuellement – Affectation directe – Critères – Décision de la Commission constatant l’absence d’aide d’État – Recours d’une entreprise concurrente de l’entreprise bénéficiaire – Entreprise concurrente justifiant d’une affectation directe de son droit à ne pas subir une concurrence faussée – Recevabilité*

(Art. 263, 4^e al., TFUE)

(voir points 130-132, 147)

8. *Aides accordées par les États – Notion – Caractère sélectif de la mesure – Mesure prévoyant des réductions sur les redevances aéroportuaires ouvertes à toutes les compagnies aériennes utilisant l’aéroport concerné – Conditions d’application limitant le bénéfice d’une des réductions prévues à un nombre très limité de compagnies aériennes – Mesure pouvant être qualifiée de sélective – Mesure poursuivant des objectifs légitimes – Absence d’incidence*
(Art. 107, § 1, TFUE)

(voir points 161-167, 176, 179-182, 195-197)

9. *Procédure juridictionnelle – Intervention – Mémoire en intervention – Exigences de forme – Exposé sommaire des moyens invoqués – Renvoi global à d'autres écrits annexés au mémoire en intervention – Irrecevabilité*
[Statut de la Cour de justice, art. 21 ; règlement de procédure du Tribunal, art. 76, d), et 145, § 2, b)]

(voir points 191-193)

Résumé

Saisi sur renvoi par la Cour, le Tribunal annule partiellement la décision¹ de la Commission européenne constatant que les mesures mises à exécution par l'aéroport international de Timișoara, exploité par la Societatea Națională « Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia » SA (AITTV), dont l'État roumain détient 80 % du capital, en faveur de Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (ci-après « Wizz Air ») ne constituent pas des aides d'État, au motif que la Commission a commis une erreur de droit dans l'appréciation du caractère sélectif des redevances aéroportuaires figurant dans la publication d'information aéronautique (ci-après la « PIA ») de 2010. Ce faisant, il apporte des précisions, d'une part, sur l'analyse de la qualité pour agir d'une entreprise concurrente d'une compagnie aérienne bénéficiaire de telles mesures et, d'autre part, sur l'examen du caractère sélectif des aides d'État.

Saisie d'une plainte déposée par la compagnie aérienne régionale roumaine Carpatair SA (ci-après la « requérante »), la Commission a ouvert, en 2011, une procédure formelle d'examen concernant, notamment, la PIA de 2010 ainsi que les accords signés en 2008 entre AITTV et Wizz Air, définissant les conditions générales d'utilisation des infrastructures et des services aéroportuaires par cette dernière (ci-après les « accords de 2008 »). Deux de ces accords ont été modifiés en 2010 au moyen d'un nouveau régime de réductions convenu entre les deux entreprises (ci-après les « accords de 2010 »).

La Commission a adopté la décision attaquée, par laquelle elle a notamment considéré que les redevances aéroportuaires figurant dans la PIA de 2010 ainsi que les accords de 2008 et de 2010 ne constituaient pas des aides d'État. La requérante a intenté un recours contre cette décision devant le Tribunal.

Par arrêt du 8 février 2023², ce dernier a déclaré le recours recevable et annulé la décision attaquée en ce qu'elle concluait que les redevances aéroportuaires figurant dans la PIA de 2010 et les accords de 2008 et de 2010 ne constituaient pas des aides d'État. La Commission, Wizz Air et AITTV ont chacune intenté un pourvoi contre cet arrêt.

Par arrêt du 13 février 2025³, la Cour a annulé l'intégralité de l'arrêt initial, pour des motifs afférents à la démonstration de la qualité pour agir de la requérante, et renvoyé l'affaire devant le Tribunal.

¹ Décision (UE) 2021/1428 de la Commission, du 24 février 2020, concernant l'aide d'État SA. 31662 - C/2011 (ex NN/2011) mise à exécution par la Roumanie en faveur de l'aéroport international de Timișoara - Wizz Air (JO 2021, L 308, p. 1, ci-après la « décision attaquée »).

² Arrêt du 8 février 2023, Carpatair/Commission (T-522/20, EU:T:2023:51) (ci-après l'« arrêt initial »).

³ Arrêt du 13 février 2025, Commission e.a./Carpatair (C-244/23 P à C-246/23 P, EU:C:2025:87) (ci-après l'« arrêt sur pourvoi »).

Appréciation du Tribunal

Le Tribunal commence par examiner la recevabilité du recours. Il rappelle que la décision attaquée constitue, d'une part, un acte individuel, en ce qu'il y est constaté que les accords de 2008 et de 2010 ne sont pas des aides d'État. Afin d'établir sa qualité pour agir, la requérante doit donc démontrer être directement et individuellement concernée par cette partie de ladite décision. Elle constitue, d'autre part, un acte réglementaire ne comportant pas de mesures d'exécution, au sens de l'article 263, quatrième alinéa, troisième membre de phrase, TFUE en ce qu'il y est constaté que le régime de redevances aéroportuaires, prévu par la PIA de 2010, n'est pas une aide d'État. Afin d'établir sa qualité pour agir, il suffit donc à la requérante de démontrer être directement concernée par cette partie de la décision.

En ce qui concerne, premièrement, l'affectation individuelle de la requérante par la partie de la décision attaquée relative aux accords de 2008 et de 2010, celle-ci n'étant pas bénéficiaire des mesures découlant desdits accords, elle doit démontrer que sa position sur le marché concerné serait substantiellement affectée par l'aide en cause. À cette fin, dans la mesure où la requérante n'exerçait plus ses activités à l'aéroport depuis 2014, elle ne peut pas se fonder sur une concurrence potentielle future pour démontrer une telle affectation, mais doit prouver qu'il existait une concurrence effective avec Wizz Air au moment où les accords de 2008 et de 2010 ont produit leurs effets.

En l'occurrence, le Tribunal constate que, dans la mesure où la requérante et Wizz Air assuraient des liaisons desservant les mêmes aéroports ou des aéroports distants de moins de 100 km, les clients potentiels pouvaient choisir entre les services proposés par chacune d'elles, de sorte qu'elles étaient en concurrence directe sur cinq lignes desservant ces aéroports. En ce sens, le fait que la requérante et Wizz Air exploitaient des modèles commerciaux différents et la circonstance que leurs flottes d'avions présentaient des caractéristiques techniques différentes, ce qui a permis à Wizz Air de réaliser des économies d'échelle, ne font pas obstacle à l'existence d'une concurrence entre elles.

Cependant, la requérante n'a pas prouvé qu'elle avait un statut particulier par rapport aux autres compagnies aériennes opérant à l'aéroport. En ce sens, le fait qu'elle subissait la concurrence de Wizz Air sur un plus grand nombre de liaisons que lesdites compagnies, que l'activité de l'aéroport était centrée sur les activités de la requérante et qu'elle tirait 90 % de son chiffre d'affaires de ses activités à partir de celui-ci ne constituent pas des éléments suffisants pour reconnaître un tel statut particulier.

En outre, afin de justifier du statut particulier susvisé, la requérante n'a pas suffisamment démontré que sa position concurrentielle a été substantiellement affectée par la concurrence exercée par Wizz Air bénéficiant des accords de 2008 et de 2010. En effet, l'activité de cette dernière n'est pas susceptible à elle seule d'expliquer la diminution des rendements nets de la requérante durant cette période. De plus, elle n'a pas établi un manque à gagner ou une évolution moins favorable que celle qui aurait été enregistrée en l'absence de ces accords. Enfin, d'autres facteurs pouvaient avoir eu une incidence sur ses rendements.

Dès lors, la requérante n'est pas individuellement concernée par la décision attaquée en ce qui concerne les accords de 2008 et de 2010. Le recours en annulation est donc irrecevable à cet égard pour défaut de qualité pour agir.

S'agissant, deuxièmement, de l'affectation directe de la requérante concernant la PIA de 2010, le Tribunal constate que Wizz Air pouvait bénéficier, au même titre que les autres compagnies aériennes, des remises prévues par la PIA de 2010, et l'a effectivement fait. La décision attaquée déployant par ailleurs ses effets juridiques de manière purement automatique en vertu de la seule réglementation de l'Union, la requérante est, dès lors, directement concernée par ladite décision en ce qu'elle porte sur la PIA de 2010 et recevable à en contester le bien-fondé.

Sur le fond, le Tribunal juge que la Commission a commis une erreur de droit en constatant que les redevances aéroportuaires établies par la PIA de 2010 ne constituaient pas des aides d'État, sans examiner si les réductions prévues pour les aéronefs d'un poids maximal au décollage supérieur à 70 tonnes avec plus de 10 000 passagers embarqués par mois avaient vocation à s'appliquer de manière sélective.

Il relève tout d'abord que, en dépit de son éventuel caractère légitime, l'objectif poursuivi par ces réductions, à savoir attirer de plus grands aéronefs afin d'augmenter les recettes de l'aéroport, ne saurait à lui seul écarter la sélectivité.

Le Tribunal constate ensuite que le régime de redevances aéroportuaires ainsi que les remises et les rabais s'appliquaient, certes, en principe à toutes les compagnies aériennes utilisant ou susceptibles d'utiliser l'aéroport. Toutefois, les deux critères cumulatifs prévus par la PIA étaient formulés de telle manière que le cercle des bénéficiaires potentiels des réductions en cause était forcément limité.

Ainsi, la circonstance qu'un nombre très limité de compagnies aériennes pouvaient bénéficier des réductions susvisées devait être considérée comme la conséquence inéluctable du fait que ces dernières étaient précisément conçues de façon à ce que seules ces compagnies puissent les obtenir.

Par conséquent, le Tribunal annule la décision attaquée en ce qu'elle constate que la PIA de 2010 ne constitue pas une aide d'État, au motif qu'elle ne présente pas de caractère sélectif.