



Samling af Afgørelser

Sag T-522/20 RENV

**Carpatair SA
mod
Europa-Kommissionen**

Rettens dom (Anden Afdeling, sat med fem dommere) af 13. maj 2026

»Statsstøtte – luftfartssektoren – foranstaltninger gennemført af Rumænien til fordel for Timișoara Lufthavn – foranstaltninger gennemført af Timișoara lufthavn til fordel for Wizz Air og de luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen – afgørelse, hvorved det fastslås, at der ikke er tale om statsstøtte til fordel for Timișoara lufthavn og de luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen – lufthavnsafgifter – annulationssøgsmål – søgsmålskompetence – individuelt berørt – ingen væsentlig påvirkning af den konkurrencemæssige stilling – delvis afvisning – artikel 107, stk. 1, TEUF – retlig fejl – selektiv karakter – fordel«

1. *Retslig procedure – fremlæggelse af beviser – frist – for sen indgivelse af beviser – betingelser*
(*Rettens procesreglement, art. 85, stk. 1*)

(jf. præmis 28)

2. *Annulationssøgsmål – fysiske eller juridiske personer – søgsmålsinteresse – betingelsen om en eksisterende og faktisk interesse – vurdering på tidspunktet for sagens anlæg – annulation af den anfægtede retsakt, som kan skabe en fordel for sagsøgeren som led i et søgsmål anlagt ved de nationale retsinstanser – annulation af den anfægtede retsakt, der kan føre til en indledning af den formelle undersøgelsesprocedure i en anden sag – formaliteten*
(*Art. 263 TEUF*)

(jf. præmis 32-39)

3. *Annulationssøgsmål – fysiske eller juridiske personer – begrebet regelfastsættende retsakt som omhandlet i artikel 263, stk. 4, TEUF – enhver almen gyldig retsakt med undtagelse af lovgivningsmæssige retsakter – Kommissionens afgørelse, der består af to dele – den første del vedrører ordningen for de lufthavnsafgifter, som gælder for alle luftfartsselskaber, der benytter en bestemt lufthavn – almen gyldig retsakt – omfattet – den anden del vedrører de aftaler, der alene gælder for de kontraherende parter – individuelle foranstaltninger – ikke omfattet*

(Art. 263, stk. 4, TEUF)

(jf. præmis 41)

4. *Annulationssøgsmål – fysiske eller juridiske personer – retsakter, som berører dem umiddelbart og individuelt – individuelt berørt – kriterier – afgørelse fra Kommissionen, hvorved visse foranstaltninger erklæres forenelige med det indre marked, og det fastslås, at der ikke foreligger statsstøtte for andre foranstaltninger – søgsmål anlagt af en virksomhed, der konkurrerer med den støttemodtagende virksomhed, som har deltaget i den administrative procedure – konkurrerende virksomhed, der ikke begrundet, at dens stilling på det pågældende marked blev væsentligt påvirket – afvisning*
(Art. 263, stk. 4, TEUF)

(jf. præmis 49-57, 62-73, 76-79, 85-89 og 127-129)

5. *Retslig procedure – stævning – formkrav – kortfattet fremstilling af anbringenderne – abstrakt angivelse – Unionens retsinstitutters forpligtelse til at rekonstruere sagsøgerens anbringender og argumenter – foreligger ikke – afvisning*
[Rettens procesreglement, art. 76, litra d)]

(jf. præmis 91-94)

6. *Retslig procedure – fremsættelse af nye anbringender under sagens behandling – betingelser – anvendelse på proceduren efter hjemvisning efter appel*
[Rettens procesreglement, art. 76, litra d), art. 84, stk. 1, art. 193, stk. 1, og art. 194]

(jf. præmis 95-97)

7. *Annulationssøgsmål – fysiske eller juridiske personer – retsakter, som berører dem umiddelbart og individuelt – umiddelbart berørt – kriterier – kommissionsafgørelse, hvorved det fastslås, at der ikke foreligger statsstøtte – søgsmål anlagt af en virksomhed, der konkurrerer med den støttemodtagende virksomhed – konkurrerende virksomhed, der påviser en direkte påvirkning af sin ret til ikke at blive udsat for fordrejede konkurrencevilkår – formaliteten*
(Art. 263, stk. 4, TEUF)

(jf. præmis 130-132 og 147)

8. *Statsstøtte – begreb – foranstaltningens selektive karakter – foranstaltning, som foreskriver nedsættelser af lufthavnsafgifterne, som er tilgængelige for alle luftfartsselskaber, der benytter den pågældende lufthavn – betingelser for anvendelse, der indskrænker indrømmelsen af de fastsatte nedsættelser til et meget begrænset antal luftfartsselskaber – foranstaltning, der kan kvalificeres som selektiv – foranstaltning, der forfølger legitime formål – ingen betydning*
(Art. 107, stk. 1, TEUF)

(jf. præmis 161-167, 176, 179-182 og 195-197)

9. *Retslig procedure – intervention – interventionsindlæg – formkrav – kortfattet fremstilling af anbringenderne – generel henvisning til andre skriftlige indlæg, der er vedlagt som bilag til interventionsindlægget – afvisning*
[Statutten for Domstolen, art. 21; Rettens procesreglement, art. 76, litra d), og art. 145, stk. 2), litra b)]

(jf. præmis 191-193)

Resumé

Efter hjemvisning fra Domstolen annullerede Retten delvist Europa-Kommissionens afgørelse¹, hvorved den fastslog, at de foranstaltninger, der var gennemført af Timișoaras internationale lufthavn, der blev drevet af Societatea Națională »Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia« SA (AITTV), hvori den rumænske stat ejer 80% af kapitalen, til fordel for Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (herefter »Wizz Air«) ikke udgjorde statsstøtte med den begrundelse, at Kommissionen havde begået en retlig fejl ved vurderingen af den selektive karakter af de lufthavnsafgifter, der fremgik af luftfartsinformationspublikationen (herefter »AIP«) for 2010. Herved afklarede Retten dels analysen af, om en virksomhed, der konkurrerer med et luftfartsselskab, der drager fordel af sådanne foranstaltninger, har søgsmålskompetence, dels undersøgelsen af statsstøttens selektive karakter.

Efter at have modtaget en klage indgivet af det regionale rumænske luftfartsselskab Carpatair SA (herefter »sagsøgeren«) indledte Kommissionen i 2011 en formel undersøgelsesprocedure vedrørende bl.a. AIP 2010 og de aftaler, der blev indgået i 2008 mellem AITTV og Wizz Air, og som fastsatte de almindelige betingelser for sidstnævntes anvendelse af lufthavnsinfrastruktur og -tjenesterne (herefter »2008-aftalerne«). To af aftalerne blev ændret i 2010 med en ny ordning for nedsættelser aftalt af Wizz Air og AITTV (herefter »2010-aftalerne«).

Kommissionen vedtog den anfægtede afgørelse, hvorved den bl.a. fastslog, at lufthavnsafgifterne i AIP 2010 samt aftalerne af 2008 og 2010 ikke udgjorde statsstøtte. Sagsøgeren anlagde sag til prøvelse af denne afgørelse ved Retten.

Ved dom af 8. februar 2023² antog Retten søgsmålet til realitetsbehandling og annullerede den anfægtede afgørelse, for så vidt som den konkluderede, at lufthavnsafgifterne i AIP 2010 og aftalerne af 2008 og 2010 ikke udgjorde statsstøtte. Kommissionen, Wizz Air og AITTV iværksatte hver især appel til prøvelse af denne dom.

Ved dom af 13. februar 2025³ ophævede Domstolen den oprindelige dom i sin helhed af grunde vedrørende godtgørelsen af sagsøgerens søgsmålskompetence og hjemviste sagen til Retten.

¹ – Kommissionens afgørelse (EU) 2021/1428 af 24.2.2020 om Rumæniens statsstøtte SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) til Timișoara International Airport – Wizz Air (EUT 2021, L 308, s. 1, herefter »den anfægtede afgørelse«).

² – Dom af 8.2.2023, Carpatair mod Kommissionen (T-522/20, EU:T:2023:51) (herefter »den oprindelige dom«).

³ – Dom af 13.2.2025, Kommissionen m.fl. mod Carpatair (C-244/23 P – C-246/23 P, EU:C:2025:87) (herefter »appeldommen«).

Retten bemærkninger

Retten undersøgte først, om sagen kunne antages til realitetsbehandling. Den mindede om, at den anfægtede afgørelse for det første udgjorde en individuel retsakt, for så vidt som det heri blev fastslået, at aftalerne af 2008 og 2010 ikke udgjorde statsstøtte. For at godtgøre sin søgsmålskompetence skulle sagsøgeren således godtgøre at være umiddelbart og individuelt berørt af denne del af den nævnte afgørelse. For det andet udgjorde den en regelfastsættende retsakt, der ikke omfatter gennemførelsesforanstaltninger som omhandlet i artikel 263, stk. 4, tredje sætningsled, TEUF, for så vidt som det heri fastslås, at den ordning for lufthavnsafgifter, der er indført ved AIP 2010, ikke udgør statsstøtte. For at godtgøre sin søgsmålskompetence var det således tilstrækkeligt, at sagsøgeren godtgjorde at være umiddelbart berørt af denne del af afgørelsen.

Hvad i første række angår spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgeren var individuelt berørt af den del af den anfægtede afgørelse, der vedrørte aftalerne af 2008 og 2010, idet sagsøgeren ikke var modtager af de foranstaltninger, der fulgte af de nævnte aftaler, skulle sagsøgeren godtgøre, at selskabets stilling på det pågældende marked i væsentligt omfang var blevet påvirket af den omhandlede støtte. For så vidt som sagsøgeren siden 2014 ikke længere udøvede sine aktiviteter i lufthavnen, kunne selskabet med henblik herpå ikke støtte sig på en potentiel fremtidig konkurrence med henblik på at godtgøre en sådan påvirkning, men skulle bevise, at der forelå en reel konkurrence med Wizz Air på det tidspunkt, hvor aftalerne af 2008 og 2010 havde virkning.

I det foreliggende tilfælde fastslog Retten, at for så vidt som sagsøgeren og Wizz Air betjente ruter, der beflyver de samme lufthavne eller lufthavne, der lå mindre end 100 km væk, kunne de potentielle kunder vælge mellem de tjenester, som hver af dem tilbød, således at de konkurrerede direkte på fem ruter, der betjener disse lufthavne. Den omstændighed, at sagsøgeren og Wizz Air anvendte forskellige forretningsmodeller, og den omstændighed, at deres flyflåder havde forskellige tekniske karakteristika, hvilket gjorde det muligt for Wizz Air at opnå stordriftsfordele, var i denne henseende ikke til hinder for, at der var konkurrence mellem dem.

Sagsøgeren førte imidlertid ikke bevis for, at selskabet havde en særlig status i forhold til de øvrige luftfartsselskaber, der opererede i lufthavnen. I denne henseende udgjorde den omstændighed, at selskabet var udsat for konkurrence fra Wizz Air på et større antal ruter end de nævnte selskaber, at lufthavnens virksomhed var koncentreret om sagsøgerens aktiviteter, og at selskabet oppebar 90% af sine aktiviteter i lufthavnen, ikke tilstrækkelige forhold til at tilkende sagsøgeren en sådan særlig status.

Med henblik på at begrunde den ovennævnte særlige status havde sagsøgeren desuden ikke i tilstrækkelig grad godtgjort, at selskabets konkurrencemæssige stilling var blevet væsentligt påvirket af konkurrencen fra Wizz Air, som drog fordel af aftalerne af 2008 og 2010. Wizz Airs virksomhed kunne nemlig ikke i sig selv forklare faldet i sagsøgerens nettofortjeneste i denne periode. Sagsøgeren havde heller ikke godtgjort manglende indtjening eller mindre gunstige udvikling end den, der ville være sket, hvis disse aftaler ikke havde eksisteret. Endelig kunne andre faktorer have haft indflydelse på selskabets fortjeneste.

Sagsøgeren var derfor ikke individuelt berørt af den anfægtede afgørelse for så vidt angår aftalerne af 2008 og 2010. Annullationssøgsmålet måtte derfor afvises i denne henseende på grund af manglende søgsmålskompetence.

Hvad i anden række angår spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgeren var umiddelbart berørt med hensyn til AIP 2010, fastslog Retten, at Wizz Air på samme måde som de øvrige luftfartsselskaber kunne drage fordel af de rabatter, der var fastsat i AIP 2010, og faktisk gjorde det. Idet den anfægtede afgørelse i øvrigt helt automatisk har retsvirkninger alene i henhold til EU-lovgivningen, var sagsøgeren derfor umiddelbart berørt af den nævnte afgørelse, for så vidt som den vedrører AIP 2010, og kunne anfægte rigtigheden af den.

Med hensyn til realiteten fastslog Retten, at Kommissionen havde begået en retlig fejl ved at fastslå, at de lufthavnsafgifter, der var fastsat i AIP 2010, ikke udgjorde statsstøtte, uden at undersøge, om de nedsættelser, der var fastsat for luftfartøjer med en maksimal startvægt på mere end 70 ton med mere end 10 000 passagerer om bord pr. måned, kunne have til formål at finde selektiv anvendelse.

Den bemærkede først og fremmest, at det formål, der forfølges med disse nedsættelser, nemlig at tiltrække større luftfartøjer med henblik på at øge lufthavnens indtægter, ikke i sig selv kan udelukke selektiviteten, selv om dette eventuelt er lovligt.

Retten fastslog dernæst, at ordningen for lufthavnsafgifter, nedsættelser og rabatter ganske vist principielt fandt anvendelse på alle luftfartsselskaber, der anvendte eller kunne anvende lufthavnen. De to kumulative kriterier i AIP var imidlertid formuleret på en sådan måde, at kredsen af potentielle begunstigede for de omhandlede nedsættelser nødvendigvis var begrænset.

Den omstændighed, at et meget begrænset antal luftfartsselskaber kunne drage fordel af de nævnte nedsættelser, måtte således anses for en uundgåelig konsekvens af den omstændighed, at disse nedsættelser netop var udformet således, at kun disse selskaber kunne opnå dem.

Retten annullerede følgelig den anfægtede afgørelse, for så vidt som den fastslog, at AIP 2010 ikke udgjorde statsstøtte, med den begrundelse, at den ikke var selektiv.