Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (осми разширен състав)

8 февруари 2023 година*

[Текст, поправен с определение от 13 юли 2023 г.]

„Държавни помощи — Сектор на въздухоплаването — Мерки, приведени в действие от Румъния в полза на летище Тимишоара — Мерки, приведени в действие от летище Тимишоара в полза на Wizz Air и на авиокомпаниите, ползватели на летището — Решение, с което отчасти се установява липсата на държавна помощ в полза на летище Тимишоара и на използващите това летище авиокомпании — Летищни такси — Жалба за отмяна — Подзаконов нормативен акт — Лично засягане — Липса на съществено засягане на конкурентното положение — Пряко засягане — Правен интерес — Допустимост — Член 107, параграф 1 ДФЕС — Селективен характер — Предимство — Критерий за частния оператор“

По дело T-522/20

Carpatair SA, установено в Тимишоара (Румъния), представлявано от J. Rivas Andrés и A. Manzaneque Valverde, avocats,

жалбоподател,

срещу

Европейска комисия, представлявана от F. Tomat и Цв. Георгиева,

ответник,

подпомагана от

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), установено в Будапеща (Унгария), представлявано от E. Vahida, S. Rating и I.-G. Metaxas-Maranghidis, avocats,

и от

[Поправено с определение от 13 юли 2023 г.] Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia“ SA (AITTV), установено в Гирода (Румъния), представлявано от V. Power и R. Hourihan, solicitors,

встъпили страни,

* Език на производството: английски.

ОБЩИЯТ СЪД (осми разширен състав),

състоящ се по време на разискванията от: S. Papasavvas, председател, J. Svenningsen, M. Jaeger, C. Mac Eochaidh и T. Pynnä (докладчик), съдии,

секретар: P. Cullen, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

предвид изложеното в съдебното заседание от 12 септември 2022 г.,

постанови настоящото

Решение

1 С жалбата си на основание член 263 ДФЕС жалбоподателят Carpatair SA иска отмяната на Решение (ЕС) 2021/1428 на Комисията от 24 февруари 2020 година относно държавна помощ SA.31662 31662 — C/2011 (ex NN/2011), приведена в действие от Румъния в полза на Timişoara International Airport — Wizz Air (ОВ L 308, 2021 г., стр. 1, наричано по-нататък „обжалваното решение“), доколкото в него е направен извод, че някои мерки не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС.

Обстоятелствата по спора

2 [Поправено с определение от 13 юли 2023 г.] Международно летище Тимишоара (наричано по-нататък „летището“) се намира в западна Румъния, на 50 километра от летище Арад (Румъния), чийто трафик е много ограничен. Летището се експлоатира от втората встъпила страна Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara — Traian Vuia“ SA (AITTV), акционерно дружество, в което румънската държава притежава 80 % от акциите.

3 Жалбоподателят Carpatair SA е румънска регионална авиокомпания. През 2000 г. той установява свой център на летището, предоставящ услуги по модела „летищен център и оси“. Между 2007 г. и 2009 г. дейността на летището е съсредоточена върху дейностите на жалбоподателя, който предоставя пълен набор от услуги и обслужва около 32 национални и европейски дестинации.

4 Предвиждайки увеличаването на трафика, което се е очаквало в резултат от присъединяването на Румъния към Европейския съюз през 2007 г., и за 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.

5 Освен това в рамките на стратегия за привличане на нискотарифни авиокомпании и за увеличаване на общата рентабилност на летището AITTV подписва през 2008 г. с първата встъпила страна, дружеството Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (наричано по-нататък „Wizz Air“), което е нискотарифна унгарска авиокомпания, споразумения, определящи принципите на сътрудничество помежду им, както 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

на 25 юни 2010 г. посредством нов режим на отстъпки, договорен между Wizz Air и AITTV, обхващащ периода до 6 февруари 2011 г. (наричани по-нататък „споразуменията за изменение от 2010 г.“). Wizz Air започва да извършва полети от летището през октомври 2008 г.

6 На 30 септември 2010 г. жалбоподателят подава до Европейската комисия жалба относно предполагаема неправомерна държавна помощ, предоставена от румънските органи на летището в полза на Wizz Air.

7 На 24 май 2011 г. Комисията уведомява Румъния за решението си да открие официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 ДФЕС (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“) относно годишното финансиране на експлоатацията, предоставено на AITTV през 2007 г., 2008 г. и 2009 г., отстъпките и намаленията на летищните такси, предоставени в съответствие със сборника „Аеронавигационна информация и публикация“ [Aeronautical Information Publication] (наричан по-нататък „AIP“) от 2007 г., от 2008 г. и от 2010 г., споразуменията от 2008 г., както и относно отсрочката на летищните такси, фактурирани на Wizz Air между октомври 2009 г. и февруари 2010 г. С публикуването на това решение в *Официален вестник на Европейския съюз* на 13 септември 2011 г. (ОВ C 270, 2011 г., стр. 11) Комисията приканва заинтересованите страни да представят становищата си относно тази мярка.

8 В решението за откриване на процедурата Комисията посочва предварително, че не може да изключи възможността намаленията и отстъпките, предвидени в AIP от 2007 г., от 2008 г. и от 2010 г., както и споразуменията от 2008 г., да съдържат несъвместима с вътрешния пазар държавна помощ.

9 Писмени становища представят румънските органи, както и заинтересованите страни, сред които са AITTV, жалбоподателят и Wizz Air. Комисията предава становищата на заинтересованите страни на румънските органи, които са имали възможност да представят коментари по тях.

10 С писма, изпратени между 2011 г. и 2018 г., Комисията иска допълнителна информация от румънските органи, които изпълняват тези искания.

11 С писма, изпратени между 2011 г. и 2018 г., жалбоподателят предоставя допълнителна информация.

12 С писма, изпратени през 2011 г. и 2016 г., AITTV предоставя допълнителна информация.

13 На 14 март 2014 г. Комисията уведомява румънските органи и заинтересованите страни за приемането на Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании (ОВ C 2014, 99 г., стр. 3, наричани по-нататък „Насоките от 2014 г.“) и ги приканва да представят становищата си. Комисията получава становищата на жалбоподателя, на Wizz Air и на AITTV.

14 На 11 февруари и 3 юли 2015 г. Wizz Air представя допълнителна информация.

15 От 2014 г. жалбоподателят преустановява дейността си на летището и е обект на процедура по съдебно преструктуриране. Основната база на операциите на жалбоподателя вече се намира на летище Арад, от което той предлага по-специално чартърни полети. Той преустановява предлагането на редовни полети.

16 Комисията приема обжалваното решение на 24 февруари 2020 г.

Обжалваното решение

17 В обжалваното решение, от една страна, Комисията разглежда наличието на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, що се отнася, първо, до годишното финансиране, предоставено на AITTV от 2007 г. до 2009 г. (вж. съображения 38, 39 и 171—235 от обжалваното решение), второ, до летищните такси, публикувани в AIP от 2007 г., 2008 г. и 2010 г. (вж. съображения 40—49 и 267—299 от обжалваното решение), трето, до споразуменията от 2008 г. и до споразуменията за изменение от 2010 г. (наричани по-нататък „третата мярка“) (вж. съображения 50—76 и 300—440 от обжалваното решение) и четвърто, до отсрочката на летищните такси, фактурирани за Wizz Air в периода между октомври 2009 г. и февруари 2010 г. (вж. съображения 77, 78 и 441—443 от обжалваното решение). От друга страна, като приема, че някои от предоставените на AITTV суми представляват държавна помощ, Комисията разглежда съвместимостта им с вътрешния пазар (вж. съображения 236—266 от обжалваното решение).

18 Що се отнася до летищните такси, съдържащи се в AIP от 2007 г., 2008 г. и 2010 г., Комисията стига до извода, че базовата ставка, намаленията и отстъпките върху посочените такси, предвидени в тези AIP, не са селективни, тъй като са се прилагали по недискриминационен начин. Поради това Комисията стига до извода, че тази мярка не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС.

19 Що се отнася до третата мярка, Комисията отбелязва, че тя трябва да доведе до допълнителна печалба за AITTV. Следователно Комисията констатира, че разумен частен оператор в условията на пазарна икономика би сключил подобни споразумения. Освен това тази мярка се вписвала в рамките на една цялостна стратегия и на дългосрочни усилия в полза на общата рентабилност на летището. Поради това Комисията прави извод, че тези споразумения не са предоставили на Wizz Air икономическо предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия, и че посочените споразумения не представляват държавни помощи.

20 Разпоредителната част на обжалваното решение гласи следното:

„Член 1

1. Публичното финансиране, което Румъния е предоставила през периода 2007—2009 г. в полза на [AITTV] за изграждане на терминал за полети извън Шенгенското пространство, подобряване на пътеката за рулиране и разширяване на перона, както и за оборудване за светлинна сигнализация, възлизащо на 29 194 600 [румънски леи (RON)], представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 [ДФЕС]. Тази държавна помощ е приложена в нарушение на член 108, параграф 3 [ДФЕС].

2. Държавната помощ, посочена в параграф 1, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) [ДФЕС].

Член 2

Публичното финансиране за изграждането на път за достъп и зона за паркиране през 2007 г. и за оборудване за сигурност през 2008 г., летищните такси, съдържащи се в [AIP] от 2007 г., [AIP] от 2008 г. и [AIP] от 2010 г., и споразуменията с Wizz Air от 2008 г. (включително споразуменията за изменение от 2010 г.) не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 [ДФЕС].

Член 3

Адресат на настоящото решение е Румъния“.

Искания на страните

21 Жалбоподателят моли Общия съд:

– да отмени обжалваното решение в частта, в която се приема, че AIP от 2010 г. (наричана по-нататък „втората мярка“) и третата мярка (наричани по-нататък заедно „спорните мерки“) не представляват неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар държавна помощ, предоставена на Wizz Air,

– да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

22 Комисията, подпомагана от встъпилите страни, моли Общия съд:

– да отхвърли жалбата като недопустима,

– при условията на евентуалност да отхвърли жалбата като неоснователна,

– да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

От правна страна

По допустимостта

23 Без формално да повдига възражение за недопустимост на основание член 130 от Процедурния правилник на Общия съд, Комисията, подкрепяна от AITTV, твърди, че жалбата е недопустима, тъй като, от една страна, жалбоподателят няма процесуална легитимация да иска отмяна на обжалваното решение, и от друга страна, че той няма възникнал и все още съществуващ интерес от отмяната на обжалваното решение.

24 Жалбоподателят оспорва доводите на Комисията.

По правния интерес

25 Комисията счита, че жалбоподателят няма настоящ и пряк интерес от отмяната на обжалваното решение. Спорните мерки нямали неблагоприятно въздействие върху настоящите въздушни транспортни услуги на жалбоподателя, които били различни по

естеството си от услугите, осигурявани от Wizz Air през годините, за които се отнася разследването на Комисията (и дори към настоящия момент). Колкото до твърдяното желание на жалбоподателя да възобнови дейността си на летището, освен че това желание не било подкрепено с никакви доказателства, то не можело да докаже наличието на правен интерес.

26 Освен това настоящата жалба не можела да донесе пряко полза на жалбоподателя. Всъщност според Комисията благоприятният изход на настоящата жалба нямал отражение нито върху иска за отговорност, нито върху искането за възстановяване, подадени от жалбоподателя пред румънските юрисдикции. Ако юрисдикциите на Съюза трябва да отменят обжалваното решение в частта относно спорните мерки, Комисията трябвало да преразгледа посочените мерки и по-специално съвместимостта им с вътрешния пазар. Тъй като Комисията разполага с изключителна компетентност по отношение на преценката на съвместимостта на мерките за помощ, нито една национална юрисдикция не може самостоятелно да направи извод за несъвместимостта на дадена мярка с вътрешния пазар и да разпореди възстановяването на помощта.

27 Съгласно постоянната практика на Съда жалба за отмяна, подадена от физическо или юридическо лице, е допустима само ако това лице има интерес от отмяната на обжалвания акт. Такъв интерес предполага, че отмяната на този акт може сама по себе си да породи правни последици и че жалбата може по този начин чрез резултата си да донесе полза на страната, която я е подала (вж. решение от 17 септември 2015 г., Mory и др./Комисия, C-33/14 P, EU:C:2015:609, т. 55 и цитираната съдебна практика).

28 Освен това интересът от подаване на жалба за отмяна трябва да е възникнал и все още да съществува, като той се преценява към датата на подаване на жалбата (вж. решение от 7 ноември 2018 г., BPC Lux 2 и др./Комисия, C-544/17 P, EU:C:2018:880, т. 29 и цитираната съдебна практика).

29 Следва също да се припомни, че по принцип страната продължава да има интерес да поддържа жалба за отмяна, ако последната може да послужи за основа на евентуален иск за търсене на отговорност (вж. решение от 7 ноември 2018 г., BPC Lux 2 и др./Комисия, C-544/17 P, EU:C:2018:880, т. 42 и цитираната съдебна практика).

30 Стига да не е хипотетично, евентуалното предявяване на иск за обезщетение е достатъчно за обосноваване на такъв правен интерес (вж. решение от 7 ноември 2018 г., BPC Lux 2 и др./Комисия, C-544/17 P, EU:C:2018:880, т. 43 и цитираната съдебна практика).

31 Освен това правният интерес може да произтича от всяко производство пред национална юрисдикция, в което евентуалната отмяна на акта, обжалван пред съда на Съюза, може да осигури предимство на жалбоподателя (вж. решение от 7 ноември 2018 г., BPC Lux 2 и др./Комисия, C-544/17 P, EU:C:2018:880, т. 44 и цитираната съдебна практика).

32 За целите на преценката на правния интерес в образуваното пред него производство, съдът на Съюза не бива да преценява вероятната основателност на иск или жалба, предявен или подадена пред националните юрисдикции съгласно националното право, и следователно да замества тези юрисдикции при преценката на основателността. За сметка на това е нужно и достатъчно подадената пред съда на Съюза жалба за отмяна чрез резултата си да носи полза на лицето, което я подава (вж. решение от 7 ноември 2018 г., BPC Lux 2 и др./Комисия, C-544/17 P, EU:C:2018:880, т. 56 и цитираната съдебна практика).

33 В настоящия случай на 28 януари 2016 г. жалбоподателят предявява пред Tribunalul București (Окръжен съд Букурещ, Румъния) иск за търсене на отговорност срещу AITTV, румънските органи и Wizz Air във връзка с предоставянето на държавна помощ на Wizz Air, по-специално посредством спорните мерки. По този иск са постановени решения на Tribunalul București (Окръжен съд Букурещ), както и на Curtea de Apel București (Апелативен съд Букурещ, Румъния). Жалбата на жалбоподателя срещу решението на последния посочен съд е висяща пред Înalta Curte de Casație i Justiție (Върховен касационен съд, Румъния).

34 Освен това вследствие на решението на Tribunalul Timiș (Окръжен съд Тимиш, Румъния) от 30 август 2011 г., с което се приема, че намалението, предвидено в точка 7.3 от втората мярка и потвърдено от Curtea de Apel Pitești (Апелативен съд Питещ, Румъния) на 14 ноември 2012 г., представлява неправомерна държавна помощ, жалбоподателят предявява иск за възстановяване на разглежданата помощ през 2015 г. Понастоящем този иск е висящ пред Curtea de Apel Alba Iulia (Апелативен съд Алба Юлия, Румъния), който на 21 декември 2020 г. решава да спре производството до постановяването на окончателно решение по настоящото дело.

35 Така не може да се изключи възможността евентуалната отмяна на обжалваното решение да може да повлияе върху резултата от висящия съдебен спор пред румънските юрисдикции.

36 Освен това, що се отнася до втора жалба, подадена от жалбоподателя, на 1 юли 2020 г. Комисията го уведомява за намерението си да не открива официална процедура по разследване по втората преписка, с мотива че разглежданите мерки са аналогични на разглежданите в обжалваното решение. Освен това жалбоподателят изтъква, че предварителното разглеждане от Комисията на тази втора жалба все още е в ход.

37 Следователно евентуалната отмяна на обжалваното решение би могла да доведе до откриване на официална процедура по разследване в рамките на тази втора преписка, в хода на която жалбоподателят по принцип би могъл да упражни процесуалните си права, като изрази становище.

38 Поради това жалбоподателят е доказал надлежно, че евентуалната отмяна на обжалваното решение може да му донесе полза. Следователно той има правен интерес от отмяната на това решение.

По процесуалната легитимация

39 Комисията изтъква, че жалбоподателят не е доказал, че е лично засегнат от обжалваното решение.

40 Първо, жалбоподателят бил преустановил дейността си на летището от 2013 г., тъй като основната му база операции вече се намирала на летище Арабаден. Той също бил променил търговския модел и вече предлагал чартърни полети. Жалбоподателят не бил предоставил никаква конкретна информация относно конкурентните отношения, който поддържал с Wizz Air към момента на подаване на жалбата.

41 Второ, към момента на настъпване на фактите жалбоподателят е бил само един от многобройните конкуренти на Wizz Air на летището и се конкурирал пряко с него само за много ограничен брой дестинации. Две други авиокомпании, Blue Air и Malev, също били в пряка конкуренция с Wizz Air на пазара на редовни полети на пътници от и до летището.

42 Трето, жалбоподателят не бил предоставил никаква информация относно размера на съответните пазари, нито относно собствените му пазарни дялове, тези на Wizz Air и тези на други потенциални конкуренти на разглежданите пазари, нито относно промените на тези пазарни дялове след предоставянето на спорните мерки. Жалбоподателят не бил представил никакво доказателство, от което да е видно, че намаляването на дейността му в рамките на определени линии, влошаването на финансовото му положение и преместването на дейността му през 2013 г. или пазарният дял, за който се твърди, че Wizz Air е придобило на разглежданите пазари, са били последица от спорните мерки. По-специално жалбоподателят не бил представил нито доклада на синдика, нито решенията на националните юрисдикции, които споменава. Освен това финансовите затруднения на жалбоподателя можело да се обяснят с други фактори, сред които са използването на въздухоплавателни средства с малък капацитет, използването на модела за експлоатация „летищен център и оси“ и финансовата криза.

43 Wizz Air посочва също, че трудностите на жалбоподателя не са резултат от помощта, която той твърди, че е била предоставена на тази авиокомпания, а от липсата на актуалност на модела на дейност на жалбоподателя през годините, които са предмет на разследването, като посоченото обстоятелство е било изтъкнато от синдика в плана за реорганизация. Освен това самият жалбоподател се е ползвал от предимствата на летището по силата на втората мярка, поради което не можело да се установи причинно-следствена връзка между твърдяната помощ, предоставена на Wizz Air, и влошаването на положението на жалбоподателя на пазара, който твърди, че не се е ползвал от никакво предимство.

44 В отговорите си на въпросите на Общия съд от 11 март 2022 г. Комисията изтъква, що се отнася до естеството на спорните мерки, че последните трябвало да бъдат разгледани поотделно, включително що се отнася до допустимостта. По същия начин Wizz Air изтъква в отговорите си на същите въпроси, че частта от обжалваното решение, посветена на третата мярка, представлявала индивидуална мярка, докато частта от обжалваното решение, посветена на втората мярка, била подзаконов акт. Следователно процесуалната легитимация за обжалване на тази част от обжалваното решение трябвало да се преценява с оглед на член 263, четвърта алинея, трета част от изречението ДФЕС, който се отнася до подзаконовите актове.

45 В това отношение обаче Комисията изтъква, че дори по отношение на втората мярка да се приеме, че обжалваното решение представлява подзаконов акт, който не включва мерки за изпълнение, жалбоподателят трябва да бъде пряко засегнат от посочената мярка, което не било така. По подобен начин Wizz Air изтъква, че процесуалната легитимация на жалбоподателя, що се отнася до частта от обжалваното решение, посветена на втората мярка, предполага жалбоподателят да е пряко засегнат, което не било така, тъй като втората мярка не била приложима по отношение на Wizz Air. Всъщност приложимите по отношение на Wizz Air летищни такси се уреждали от третата мярка.

46 В отговорите си на същите въпроси Комисията изтъква по повод на решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (C-453/19 P, EU:C:2021:608), че това решение е релевантно само по отношение на третата мярка. Комисията и Wizz Air посочват, че

приносът на това решение по отношение на понятието за определяне на пазара е ирелевантен в конкретния случай и не позволява да се направи извод, че жалбата е допустима, тъй като при всички положения била необходима причинно-следствена връзка между твърдяната помощ и отражението върху пазарната позиция на жалбоподателя. В настоящия случай обаче такава причинно-следствена връзка липсвала. Например според Комисията жалбоподателят се бил отказал от маршрута Тимишоара—Франкфурт (Германия) поради липсата на налични слотове на летище Франкфурт, а не поради третата мярка.

47 Като начало следва да се припомни, че условие за допустимостта на жалба, подадена на основание член 263, четвърта алинея ДФЕС от физическо или юридическо лице срещу акт, на който то не е адресат, е на това лице да се признае процесуална легитимация, каквато е налице в две хипотези. От една страна, подобна жалба може да се подаде, при условие че актът засяга лицето пряко и лично. От друга страна, лицето може да подаде жалба срещу подзаконов акт, който не включва мерки за изпълнение, ако актът го засяга пряко (вж. в този смисъл решения от 17 септември 2015 г., Mory и др./Комисия, C-33/14 P, EU:C:2015:609, т. 59 и 91, и от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 31).

– *Предварителни съображения относно естеството на спорните мерки*

48 Член 1, буква г) от Регламент (ЕО) 2015/1999 на Съвета от 13 юли 2015 година за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 [ДФЕС] (ОВ L 248, 2015 г., стр. 91) определя понятието „схема за помощ“ като „всеки акт, на базата на който и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин и всеки акт, на базата на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер“.

49 От постоянната съдебна практика следва, че решение на Комисията, което има за цел да разреши или забрани „схема за помощи“, има общо приложение и следователно може да бъде квалифицирано като „подзаконов акт“ по смисъла на член 263, четвърта алинея, трета част от изречението ДФЕС (вж. решение от 20 януари 2022 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-594/19 P, EU:C:2022:40, т. 50 и цитираната съдебна практика).

50 В случая от точка 21 по-горе следва, че жалбата се отнася до спорните мерки.

51 Що се отнася до втората мярка, съгласно съображение 290 от обжалваното решение предвидената в него система от летищни такси се прилага по отношение на всички авиокомпании, които ползват летището. Те не са посочени във втората мярка.

52 От това следва, че системата от летищни такси, предвидена във втората мярка, се прилага към обективно определени положения и поражда правни последици спрямо категории лица, посочени общо и абстрактно, така че дори да се предположи, че тази система включва държавни помощи, тя представлява схема за помощи. Следователно частта от обжалваното решение, посветена на втората мярка, има общо приложение и поради това може да се квалифицира като подзаконов акт по смисъла на член 263, четвърта алинея, трета част от изречението ДФЕС.

53 За сметка на това споразуменията, съставляващи третата мярка, която също е посочена в жалбата, както отбелязва Комисията в съображение 340 от обжалваното решение, са договорени индивидуално и се прилагат само за двете договарящи страни. Следователно те трябва да се считат за индивидуални мерки. Тъй като частта от обжалваното решение, посветена на посочените споразумения, не представлява подзаконов акт по смисъла на член 263, четвърта алинея, трета част от изречението ДФЕС, защото не е акт с общо приложение, Общият съд следва да провери дали жалбоподателят е пряко и лично засегнат от тази част от обжалваното решение по смисъла на тази разпоредба (вж. в този смисъл решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 32 и цитираната съдебна практика).

– *По личното засягане на жалбоподателя, що се отнася до третата мярка*

54 От постоянната съдебна практика следва, че субектите, които не са адресати на дадено решение, могат да твърдят, че са лично засегнати само ако решението се отнася до тях поради някои присъщи за тях качества или поради фактическо положение, което ги разграничава от всички останали лица и така ги индивидуализира по същия начин, както адресата (вж. в този смисъл решения от 15 юли 1963 г., Plaumann/Комисия, 25/62, EU:C:1963:17, стр. 223, и от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 33).

55 Ако жалбоподателят оспорва правилността на решение за преценка на помощ, прието на основание член 108, параграф 3 ДФЕС или, както е в настоящия случай, след провеждане на официалната процедура по разследване, самият факт, че той може да бъде счетен за „заинтересован“ по смисъла на параграф 2 от този член, сам по себе си не е достатъчен, за да се приеме жалбата за допустима. При това положение той трябва да докаже, че има особен статут по смисъла на съдебната практика, цитирана в точка 54 по-горе. Случаят е такъв по-специално когато положението на жалбоподателя на съответния пазар е съществено засегнато от помощта, предмет на разглежданото решение (решения от 17 септември 2015 г., Mory и др./Комисия, C-33/14 P, EU:C:2015:609, т. 97, и от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 37).

56 Доказването от страна на жалбоподателя на съществено засягане на положението му на пазара не предполага окончателното произнасяне по конкурентните отношения между него и предприятията бенефициери, а изисква само от него да посочи надлежно причините, поради които решението на Комисията може да накърни законните му интереси, като засегне съществено положението му на съответния пазар (вж. в този смисъл решения от 28 януари 1986 г., Cofaz и др./Комисия, 169/84, EU:C:1986:42, т. 28, и от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 57).

57 Същественото засягане на конкурентното положение на жалбоподателя на съответния пазар произтича не от задълбочен анализ на различните конкурентни отношения на този пазар, позволяващ с точност да се установи обхватът на засягането на конкурентното му положение, а поначало от констатация prima facie, че предоставянето на мярката, за която се отнася решението на Комисията, води до съществено засягане на това положение (решение от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 58).

58 От това следва, че разглежданото условие може да бъде изпълнено, когато жалбоподателят представи доказателства, позволяващи да се установи, че разглежданата мярка може съществено да засегне положението му на съответния пазар (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., British Aggregates/Комисия, C-487/06 P, EU:C:2008:757, т. 38, и от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 59).

59 Доказването на съществено засягане на положението на даден конкурент на пазара не може да се сведе до наличието на обстоятелства, които показват спад в търговските или финансовите резултати на жалбоподателя, каквито са значителното намаляване на оборота, финансови загуби, които не са пренебрежими, или пък значително намаляване на пазарните дялове вследствие на предоставянето на разглежданата помощ. Предоставянето на държавна помощ може също така да нанесе вреда на конкурентното положение на даден оператор и по друг начин, по-специално като доведе до пропусната печалба или по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на такава помощ (вж. в този смисъл решения от 22 ноември 2007 г., Испания/Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, т. 34 и 35, и от 15 юли 2021 г., Deutsche Lufthansa/Комисия, C-453/19 P, EU:C:2021:608, т. 61).

60 Именно в светлината на тези принципи следва да се разгледат доказателствата, които жалбоподателят изтъква, за да докаже, че е лично засегнат от обжалваното решение, и по-специално че третата мярка може съществено да засегне положението му на съответния пазар.

61 В настоящия случай следва да се констатира, на първо място, че жалбоподателят е играл активна роля в хода на административното производство. Той подава жалба до Комисията и представя становището си в рамките на официалната процедура по разследване. От обжалваното решение е видно също така, че жалбоподателят многократно е предоставял информация на Комисията.

62 Следва обаче да се отбележи, че само от участието на жалбоподателя в административното производство не може да се направи извод, че той е лично засегнат от обжалваното решение (вж. в този смисъл решение от 22 ноември 2007 г., Sniace/Комисия, C-260/05 P, EU:C:2007:700, т. 60, и определение от 26 септември 2016 г., Greenpeace Energy и др./Комисия, T-382/15, непубликувано, EU:T:2016:589, т. 39), въпреки че, както в настоящия случай, той е изиграл важна роля в тази административна процедура, по-специално като е подал жалбата, която е в основата на обжалваното решение (вж. в този смисъл решение от 9 юли 2009 г., 3F/Комисия, C-319/07 P, EU:C:2009:435, т. 94 и 95).

63 На второ място, жалбоподателят е представил доказателства относно пазарите, на които поддържа конкурентни отношения с Wizz Air и на които е бил съществено засегнат. В това отношение жалбоподателят и Wizz Air извършват полети от летището между октомври 2008 г., когато Wizz Air се установява на летището, и януари 2014 г. — датата, когато жалбоподателят преустановява дейността си на летището.

64 По-конкретно, при приемането на решението за откриване на процедурата през 2011 г. жалбоподателят и Wizz Air са били конкуренти по пет маршрута от или до летището, а именно, що се отнася до Германия, маршрута, обслужващ Дюселдорф (като жалбоподателят обслужва Дюселдорф, а Wizz Air обслужва Дортрмунд, разположени на 70 km един от друг по суша), а що се отнася до Италия — маршрутите, обслужващи Венеция (като жалбоподателят обслужва Венеция, а Wizz Air обслужва Тревизо, които са

разположени на 41 километра един от друг по шосе), Бергамо—Милано, Болоня (като жалбоподателят обслужва Болоня, а Wizz Air обслужва Форли, които са разположени на 73 km един от друг по суша) и Рим.

65 Така в решението за откриване на процедурата Комисията определя съответния продуктов пазар като двойката градове във въздушния транспорт и имплицитно приема, че близките летища като Дюселдорф и Дортмунд или Болоня и Форли са взаимозаменяеми съгласно нейната практика на вземане на решения в областта на конкуренцията. Следователно в съответствие с това определяне на пазара жалбоподателят и Wizz Air са били конкуренти на следните пет пазара: Дюселдорф/Тимишоара, Венеция/Тимишоара, Бергамо—Милано/Тимишоара, Болоня/Тимишоара и Рим/Тимишоара.

66 Освен това жалбоподателят счита, че се е конкурирал непряко с Wizz Air по пет допълнителни маршрута, определени в зона на обслужване от 200 km. Всъщност жалбоподателят твърди, че Wizz Air, което е обслужвало Дортмунд, Венеция, Бергамо—Милано и Форли, му е било конкурент и по обслужваните от него маршрути до градовете Франкфурт (Германия) (разположен на 222 km от Дортмунд по суша), Верона (Италия) (разположен на 121 km от Венеция по суша), Торино (Италия) (разположен на 185 km от Бергамо по суша), Флоренция (Италия) (разположен на 109 km от Форли по суша) и Анкона (Италия) (разположен на 166 km от Форли по суша).

67 В това отношение следва да се отбележи, що се отнася до градовете Дортмунд и Франкфурт, че те са разположени на повече от 200 km един от друг по суша, така че дори да се предположи, че бъде приложено определянето на пазара на жалбоподателя, те във всички случаи не спадат към един и същ пазар.

68 Що се отнася до другите четири маршрута, жалбоподателят не обяснява защо релевантната в случая зона на обслужване (200 km) е значително по-голяма от обичайно използваната от Комисията в нейната практика по вземане на решения в областта на конкуренцията (100 km). Освен това самият жалбоподател обслужвал едновременно Торино и Бергамо, Бергамо и Верона, Верона и Венеция, както и Болоня и Флоренция, а именно двойки градове, разположени в една и съща зона на обслужване от 200 km, въпреки че той поддържа, че тези дестинации са взаимозаменяеми. Това обстоятелство може да постави под въпрос релевантността на твърдяната „непряка конкуренция“ между жалбоподателя и Wizz Air за тези двойки градове.

69 Следователно трябва да се констатира, че жалбоподателят и Wizz Air са се конкурирали по пет маршрута (уточнени в т. 65 по-горе) от или до летището, тъй като жалбоподателят не е доказал, че Wizz Air се е конкурирало непряко с него по пет допълнителни маршрута (уточнени в т. 66 по-горе).

70 На трето място, обстоятелствата доказват същественото засягане на положението на жалбоподателя на пазара. В писмените си становища, представени на Комисията на 7 юни и 8 август 2011 г., жалбоподателят посочва, че през 2010 г. е претърпял загуба от повече от девет милиона евро и е преразгледал търговския си модел, за да сведе до минимум оперативните си загуби. В решението за откриване на процедурата Комисията констатира, че между 2008 г. и 2010 г. броят на пътниците, доходността и приходите на жалбоподателя по петте маршрута, по които той се конкурира с Wizz Air, са намалели значително. От 2014 г. нататък жалбоподателят преустановява дейността си на летището и по отношение на него започва процедура по съдебно преструктуриране.

71 На четвърто място, от представените от жалбоподателя доказателства е видно, че той е имал особен статут, който го е разграничавал от останалите авиокомпании на летището, доколкото дейността на това летище е била съсредоточена върху дейността на жалбоподателя, който през 2008 г. е бил главният оператор от гледна точка на трафика. През тази година жалбоподателят е реализирал 38 % от приходите на AITTV. Съответно между 2000 г. и 2013 г. повече от 90 % от оборота на жалбоподателя е бил резултат от дейностите му по модела „летищен център и оси“, осъществени на това летище.

72 Жалбоподателят е имал и особен статут, доколкото е бил единственото дружество, което се намира в пряка конкуренция с Wizz Air по пет маршрута. Всъщност само две други авиокомпании, упражняващи дейността си на летището, а именно Blue Air и Mallev, са били преки конкуренти на Wizz Air. Според жалбоподателя тази конкуренция се ограничава до една дестинация за всяко от тях, съответно за Рим и Будапеща (Унгария).

73 На пето място, жалбоподателят доказва, че третата мярка е една от причините за засягане на конкурентното му положение.

74 Всъщност от приложение A.7 към жалбата е видно, че между 2008 г. и 2010 г. нетната възвръщаемост на жалбоподателя е намаляла наполовина по петте маршрута, по които той се конкурира пряко с Wizz Air.

75 Що се отнася до Германия, от приложение A.7 към жалбата е видно, че между 2008 г. и 2010 г. нетната възвръщаемост на жалбоподателя по обслужвания от него маршрут с Дюселдорф е намаляла с 57 %.

76 Що се отнася до Италия, от приложение A.7 към жалбата е видно, че между 2008 г. и 2010 г. нетната възвръщаемост на жалбоподателя е намаляла с 52 % по обслужваните от него маршрути с Венеция, Бергамо—Милано, Болоня и Рим.

77 Освен това от становището, представено от жалбоподателя на Комисията на 7 юни 2011 г., е видно, че той се оплаква не само от това, че е изгубил пътници в полза на Wizz Air, но и че не е могъл да продължи трафика на Alitalia и Alpi Eagles към северната част на Италия след заминаването на тези авиокомпании от летището през 2008 г., тъй като този трафик е бил възобновен от Wizz Air.

78 Посочените в точки 75—77 по-горе обстоятелства подкрепят не само намаляване на оборота на жалбоподателя, но и пропусната печалба или по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на третата мярка по отношение на маршрута, който жалбоподателят обслужва с дестинация Германия, и маршрута, обслужван от него с дестинация Италия. В приложение на цитираната в точка 58 по-горе съдебна практика последните посочени обстоятелства са достатъчни, за да се докаже съществено засягане на положението на даден конкурент на пазара.

79 Следователно жалбоподателят представя доказателства относно пазарите, на които е поддържал конкурентни отношения с Wizz Air, по отношение на които положението му е било съществено засегнато. Жалбоподателят представя и доказателства в подкрепа на същественото засягане на положението му на пазарите, независимо дали става въпрос за влошаване на неговите резултати или за пропуснати ползи, както и в подкрепа на особения

характер на статута му сред авиокомпаниите, упражняващи дейността си на летището. Накрая, той доказва, че третата мярка е една от причините за засягане на конкурентното му положение.

80 Доказателствата, които жалбоподателят представя, за да докаже, че третата мярка е можела да засегне съществено конкурентното му положение на съответните пазари, не се поставят под въпрос от довода на Комисията, че от една страна, жалбоподателят не е предоставил никаква информация относно размера на съответните пазари, нито относно собствените му пазарни дялове или тези на Wizz Air, нито пък каквото и да било доказателство, че намаляването на дейността му по някои линии, както и влошаването на финансовото му положение, са били последица от спорните мерки, и от друга страна, че неговите финансови трудности можели да се обяснят с други фактори, сред които е използването на модела „летищен център и оси“, както и финансовата криза (вж. т. 42 по-горе).

81 В това отношение следва да се припомни, че от цитираната в точка 56 по-горе съдебна практика следва, че доказването от страна на жалбоподателя на съществено засягане на положението му на пазара не предполага окончателно произнасяне по отношение на конкуренцията между жалбоподателя и предприятията бенефициери, а изисква само от него да посочи надлежно причините, поради които решението на Комисията може да увреди законните му интереси, като засегне съществено положението му на съответния пазар.

82 По-специално от жалбоподателя не може да се изисква да докаже, че финансовите му затруднения се дължат изключително на спорните мерки (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2019 г., Air France/Комисия, T-894/16, EU:T:2019:508, т. 65).

83 В настоящия случай, макар да е вероятно съвкупност от фактори да е допринесла за финансовите затруднения на жалбоподателя, това не променя факта, че с оглед на доказателствата, изтъкнати от последния в рамките на настоящото производство по обжалване, той е доказал в достатъчна степен, че третата мярка е можела да засегне съществено конкурентното му положение на съответните пазари.

84 Накрая, доколкото Комисията твърди, че жалбоподателят е преустановил дейността си на летището от 2013 г. насам, че е променил търговския модел и не е предоставил никаква конкретна информация за отношенията си на конкуренция с Wizz Air към момента на подаване на жалбата (вж. т. 40 по-горе), достатъчно е да се констатира, че 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 имат последици, както впрочем признава Комисията в съдебното заседание.

85 Ето защо следва да се приеме, че третата мярка е можела да засегне съществено конкурентната позиция на жалбоподателя на съответните пазари.

86 От изложените по-горе съображения следва, че жалбоподателят е доказал, че е лично засегнат от обжалваното решение, що се отнася до третата мярка.

– *По прякото засягане на жалбоподателя, що се отнася до спорните мерки*

87 Съгласно установената практика предвиденото в член 263, четвърта алинея ДФЕС условие дадено физическо или юридическо лице да е пряко засегнато от решението — предмет на обжалване, изисква кумулативно наличие на два критерия, а именно оспорената мярка, от една страна, пряко да поражда последици за правното положение на частноправния субект, и от друга страна, да не оставя никакво право на преценка на своите адресати, на които е възложено изпълнението ѝ, тъй като това изпълнение е напълно автоматично и произтича единствено от правната уредба на Съюза, без да се прилагат други правила с опосредяващ характер (вж. решение от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия и Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Ferracci, C-622/16 P—C-624/16 P, EU:C:2018:873, т. 42 и цитираната съдебна практика).

88 Що се отнася конкретно до правилата за държавните помощи, следва да се подчертае, че те имат за цел запазване на конкуренцията. Ето защо в тази област фактът, че решение на Комисията оставя непроменени последиците от националните мерки, за които в оплакването си до тази институция жалбоподателят твърди, че са несъвместими с посочената цел и го поставят в по-неблагоприятно конкурентно положение, позволява да се заключи, че това решение засяга пряко правното му положение, и в частност правото, което му предоставят разпоредбите от Договора за функционирането на ЕС в областта на държавните помощи, да не търпи нарушена вследствие на разглежданите национални мерки конкуренция (вж. решение от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия и Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Комисия/Ferracci, C-622/16 P—C-624/16 P, EU:C:2018:873, т. 43 и цитираната съдебна практика).

89 Доколкото условието за пряко засягане изисква спорният акт да поражда преки последици за правното положение на жалбоподателя, поради което съдът на Съюза е длъжен да провери дали жалбоподателят е изложил надлежно съображенията си защо счита, че решението на Комисията може да го постави в по-неблагоприятно конкурентно положение и следователно да засегне правното му положение (решение от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия, Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Комисия/Ferracci, C-622/16 P—C-624/16 P, EU:C:2018:873, т. 47).

90 В настоящия случай, що се отнася до първия от двата критерия, посочени в точка 87 по-горе, от преписката е видно, че жалбоподателят е извършвал дейности, сходни с тези на Wizz Air, и е осъществявал дейност на същия пазар на услуги и на същия географски пазар като Wizz Air. Доколкото Wizz Air е твърденият бенефициер на спорните мерки, които са предмет на преценка в обжалваното решение, следва да се приеме, че жалбоподателят е обосновал надлежно, че обжалваното решение е можело да го постави в по-неблагоприятно конкурентно положение, и че следователно това решение засяга пряко правното му положение, и по-специално правото му да не понася в рамките на този пазар конкуренция, нарушена от спорните мерки.

91 Що се отнася до втория от двата критерия, посочени в точка 87 по-горе, следва да се приеме, че обжалваното решение оставя непроменени последиците както на втората, така и на третата мярка, по напълно автоматичен начин единствено по силата на правната уредба на Съюза и без да се прилагат други правила с опосредяващ характер.

92 От това следва, че жалбоподателят е пряко засегнат от обжалваното решение, що се отнася както до втората мярка, така и до третата мярка.

93 Следователно жалбоподателят е процесуално легитимиран да иска отмяната на обжалваното решение.

94 В резултат от това жалбата трябва да се приеме за допустима.

По допустимостта на приложенията

По допустимостта на извлеченията от доклада на синдика

95 Жалбоподателят предоставя извлечения от доклада на синдика като приложение към становището, което изразява по писменото становище на AITTV при встъпване.

96 AITTV изтъква, че тъй като жалбоподателят е предоставил само извлечения от този доклад, те не можели да се използват. Комисията и Wizz Air поддържат, че този документ е недопустим и трябва да бъде заличен от преписката, тъй като, от една страна, е съставен на румънски език, а не на езика на производството, без да е придружен от превод, а от друга страна, бил представен несвоевременно.

97 В това отношение следва да се припомни, че съгласно член 85, параграф 1 от Процедурния правилник доказателствата се представят при първата размяна на писмени изявления. В настоящия случай, макар докладът на синдика да е бил посочен още в жалбата, жалбоподателят не е дал никакво валидно обяснение за причините, поради които извлеченията от този доклад са представени несвоевременно, в отговор на писменото становище на AITTV при встъпване.

98 Поради това следва да се приеме, че извлеченията от доклада на синдика са недопустими.

По допустимостта на приложение Q.2

99 В приложение Q.2 към отговора си на въпросите на Общия съд от 19 юли 2022 г. жалбоподателят представя фактури, изпратени от AITTV на Wizz Air, издадени в периода от 30 ноември 2010 г. до 31 май 2011 г., от които следвало, че намаленията (от 72 % до 85 %), произтичащи от точка 7.3 от втората мярка, се прилагали за всички летищни такси, а не само за таксите за кацане.

100 В съдебното заседание Комисията оспорва допустимостта на тези фактури и иска заличаването им от преписката, тъй като, от една страна, те били съставени на румънски език и от друга страна, били представени несвоевременно. Ако това не бъде направено, Комисията иска към преписката да бъде приложен превод на тези фактури на английски език.

101 В това отношение следва да се припомни, че съгласно член 46, параграф 2 от Процедурния правилник към всички представени или приложени доказателства, съставени на език, различен от езика на производството, се прилага превод на езика на производството. Параграф 3 от същия член обаче предвижда, че ако доказателствата са обемни, може да се направи превод само на извлечения от тях. Освен това от точка 99 от Практическите разпоредби по прилагане на Процедурния правилник следва, че когато доказателствата,

приложени към процесуален документ, не са придружени от превод на езика на производството, секретарят изисква отстраняване на нередовността от съответната страна, ако преводът е необходим за доброто протичане на производството.

102 Следователно преводът на езика на производството на документи, приложени към жалбата, не е изискване, което трябва винаги да се изпълнява. Ето защо липсата на превод не може автоматично да доведе до тяхната недопустимост (вж. в този смисъл решения от 23 май 2019 г., Steinhoff и др./ЕЦБ, T-107/17, EU:T:2019:353, т. 35—38, от 9 юни 2021 г., HIM/Комисия, T-235/19, EU:T:2021:343, т. 84—89 (непубликувани), и от 6 октомври 2021 г., Allergan Holdings France/EUIPO — Dermavita Company (JUVEDERM), T-397/20, непубликувано, EU:T:2021:653, т. 24—26).

103 В настоящия случай, от една страна, Комисията посочва в съдебното заседание, че разглежданите фактури вече са били част от преписката ѝ в хода на административното производство. От друга страна, езикът, на който са съставени тези фактури, съответства на езика, на който Комисията е контактувала с румънските органи, и на автентичния език, на който са съставени решението за откриване на процедурата и обжалваното решение, а именно румънският. Ето защо може да се приеме, че Комисията е имала възможност да разбере съдържанието на разглежданите фактури.

104 Във всеки случай жалбоподателят по собствена инициатива е извършил корекция на приложение Q.2, като е предоставил превод от него на езика на производството, като същевременно е отбелязал, че такъв превод не се изисква, тъй като доказателствената сила на разглежданите фактури се състои в съдържащите се в тях цифри и проценти, както и в термини, които са лесно разбираеми.

105 Освен това следва да се отбележи, че жалбоподателят представя разглежданите фактури, с които се прилага намаление на цената на всички услуги, предоставени от AITTV на Wizz Air, за да илюстрира приложното поле на намалението, предвидено в точка 7.3 от втората мярка. Посоченото приложно поле е предмет на един от въпросите, поставени от Общия съд на страните на 19 юли 2022 г. на основание член 89 от Процедурния правилник, който дава право на Общия съд да постави въпроси на страните, за да изясни някои аспекти от спора.

106 Поради това приложение Q.2 следва да се приеме за допустимо и да се отхвърли искането на Комисията за оттегляне на това приложение.

По същество

107 Жалбоподателят изтъква четири основания в подкрепа на жалбата. В рамките на първото си основание той твърди, че обжалваното решение е опорочено от грешка при прилагане на правото във връзка с липсата на селективен характер на втората мярка. В рамките на второто основание се твърди, че обжалваното решение е опорочено от явна грешка в преценката, от грешка при прилагане на правото и от липса на мотиви, доколкото в него е направен изводът, че поради неправилно прилагане на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика третата мярка не е предоставила неоснователно предимство на Wizz Air. В рамките на третото си основание жалбоподателят твърди, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката и е нарушила задължението си за предпазливост, що се отнася до ценовата дискриминация, която била извършена между въздушните превозвачи на летището посредством спорните мерки. В рамките на

четвъртото си основание жалбоподателят твърди, че обжалваното решение е опорочено от грешка при прилагане на правото, тъй като не отчита държавната помощ, която третата мярка била предоставила на Wizz Air под формата на намаляване на таксата за сигурност.

По първото основание, в рамките на което се твърди грешка при прилагане на правото във връзка със селективния характер на втората мярка

108 Тъй като AIP от 2007 г. и от 2008 г. предхожда установяването на Wizz Air, с първото си основание жалбоподателят визира само втората мярка.

109 Жалбоподателят твърди, че новото намаление на летищните такси до 85 %, предвидено в точка 7.3 от втората мярка, било замислено така, че да предостави селективно предимство на Wizz Air, което е единствената авиокомпания на летището, използваща въздухоплавателни средства с максимална излетна маса (наричана по-нататък „MTOW“), по-голяма от 70 тона (t) и превозваща над 10 000 пътници месечно.

110 На първо място, жалбоподателят поддържа, че фактът, че други авиокомпании са ползвали или са могли да се ползват от съответните намаления и че втората мярка се е прилагала за всички авиокомпании, упражняващи дейността си на летището, не изключва възможността предвидените в тази мярка намаления да са били замислени с цел да насърчат селективно Wizz Air, което Комисията била пропуснала да разгледа.

111 В това отношение жалбоподателят твърди, че обжалваното решение е опорочено от грешки при анализирането, от една страна, на въпроса дали с втората мярка се прави разграничение между предприятия, които се намират в сходно положение, и от друга страна, на въпроса дали това разграничение може да бъде обосновано с оглед на целите на референтната система. Всъщност намалението, въведено с точка 7.3 от втората мярка, представлявало дерогация от референтната система, създаваща дискриминация между ползващите летището авиокомпании, които се намирали в сходно положение.

112 Освен това размерът на намаленията (между 72 % и 85 %) не бил икономически обоснован, тъй като нищо не показвало, че използването на по-голямо въздухоплавателно средство би довело до намаляване с повече от 70 % на разходите на летището, както е отбелязала Комисията в съображение 164 от решението за откриване на процедурата. Също така към момента на приемане на втората мярка инфраструктурата на летището не е можела да поема големи въздухоплавателни средства. Претоварването на настилката, дължащо се на операциите на Wizz Air, щяло дори да доведе до по-високи разходи за летището.

113 На второ място, жалбоподателят твърди, че Комисията е направила неправилна преценка на селективния характер на втората мярка, която de facto била селективна. Първо, Wizz Air било единственият въздушен превозвач, който е можел да получи такова намаление на летищните такси и единственият, който действително го е получил, както признава Комисията в съображения 154 и 226 от решението за откриване на процедурата. Всъщност според жалбоподателя Tarom е разполагало само с едно въздухоплавателно средство с MTOW над 70 t и не е можело да генерира трафик на повече от 10 000 пътници месечно (през 2009 г. средният месечен брой заминаващи пътници на Tarom е бил 5 480).

114 Второ, изменението на летищните такси посредством втората мярка било опит на AITTV да направи по-легитимни намаленията, които също са били предоставени на Wizz Air посредством споразуменията за изменение от 2010 г.

115 От своя страна Комисията, подкрепяна от AITTV, изтъква, на първо място, че броят на предприятията, които действително са били в състояние да се ползват от намаленията, не е бил счетен за определящ елемент във връзка с извода за липса на селективен характер на мярката. Освен това Комисията отбелязва, че втората мярка предвижда не само намаления за въздухоплавателните средства, чиято MTOW е над 70 т, но и други намаления, по-специално за по-малки въздухоплавателни средства като използваните от жалбоподателя.

116 Комисията изтъква също, че изтъкнатият в писмената реплика довод на жалбоподателя, че обжалваното решение било опорочено от грешки при анализа на въпроса дали с втората мярка се прави разграничение между предприятия, които се намират в сходно положение, и дали това разграничение може да бъде обосновано с оглед на целите на референтната система, представлявало ново основание и като такова било недопустимо.

117 Във всеки случай намалението, предвидено в точка 7.3 от втората мярка, не представлявало дерогация от референтната система, а именно от AIP като цяло. Що се отнася до икономическата обосновка на посоченото намаление, тя била изложена в съображения 101 и 102 от обжалваното решение. Решението за увеличаване на трафика на летището чрез намаляване на таксите, приложими за големите въздухоплавателни средства, се основавало на икономическата обосновка, че общите събрани приходи щели да бъдат по-високи.

118 На второ място, Комисията изтъква, че втората мярка, посочена в решението за откриване на процедурата, включва всички режими за намаления, установени в AIP от 2007 г., 2008 г. и 2010 г. Първото основание обаче се отнасяло до намалението, предвидено само в точка 7.3 от втората мярка, тоест до мярка, различна от разгледаната в обжалваното решение, и поради тази причина било неотносимо.

119 Във всички случаи Wizz Air не е била единствената авиокомпания, която експлоатира въздухоплавателни средства с MTOW над 70 t. Такъв бил и случаят на Tarom, което можело да увеличи това използване, за да има възможност да се ползва от намалението, предвидено в точка 7.3 от втората мярка. В това отношение Wizz Air и AITTV изтъкват, че целта на това намаление е да се насърчат други нискотарифни авиокомпании да създадат база за въздухоплавателни средства с MTOW над 70 t на летището, като се определя достижимо ниво на трафик (според Wizz Air прагът от 10 000 пътници може да бъде достигнат с по-малко от две излитания дневно).

120 Накрая Комисията отбелязва, че дадена мярка може да се разглежда като съставляваща фактическа дискриминация само ако е дискриминационна по отношение на предприятия, които се намират в сходно положение от гледна точка на преследваната с референтния режим цел. Нито една част от втората мярка обаче не била дискриминационна по отношение на авиокомпаниите, които се намират в сходно положение.

– *По преценката на втората мярка в обжалваното решение*

121 В съображения 267—299 от обжалваното решение Комисията разглежда наличието на държавна помощ, що се отнася до летищните такси, публикувани в AIP от 2007 г., 2008 г. и 2010 г. В съображения 284—299 от обжалваното решение тя преценява условието, свързано със селективността.

122 Така в съображение 289 от обжалваното решение Комисията посочва, че съответната референтна рамка, въз основа на която следва да се прецени дали AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г. са довели до поставянето на определени авиокомпании в по-благоприятно положение спрямо други авиокомпании, намиращи се в сходно фактическо и правно положение, е рамката на режима, приложим само за летището. В това отношение тя отбелязва в съображение 290 от обжалваното решение, че системата от летищни такси и отстъпките и намаленията са се прилагали за всички авиокомпании, които използват или могат да използват летището и които отговарят на условията, описани съответно в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.

123 В съображение 292 от обжалваното решение Комисията отбелязва, че „[п]риложимите отстъпки следват пълзяща скала, като най-ниската започва от 10 % при 250—500 кацания годишно, т.е. приблизително [пет] кацания седмично“ и че „през периода, предмет на оценката, освен Wizz Air на [летището] осъществяват дейност редица други авиокомпании, които разполагат във флота си с въздухоплавателни средства със съответните размери и/или с достатъчна честота на полетите и следователно се ползват или биха могли да се ползват от съответните отстъпки“.

124 В съображения 293 и 294 от обжалваното решение Комисията заключава, че базовата ставка, отстъпките и намаленията, определени в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г., не са избирателни, тъй като са се прилагали по недискриминационен начин. Така Комисията стига до извода, че разглежданата мярка не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС.

– *По основателността на преценката на втората мярка*

125 В съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

126 Следователно в обхвата на понятието „помощ“ попадат само мерките, които предоставят селективно предимство на определени предприятия или категории предприятия или на определени икономически сектори.

127 В съдебната практика обаче вече е уточнено, че дори намеси, които на пръв поглед се прилагат по отношение на всички предприятия, могат да бъдат селективни в известна степен и съответно да се разглеждат като мерки, предназначени да поставят в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки (вж. решение от 6 март 2002 г., Diputación Foral de Álava и др./Комисия, T-127/99, T-129/99 и T-148/99, EU:T:2002:59, т. 149 и цитираната съдебна практика).

128 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 ефектите от нея поставят определена група от предприятия в значително по-благоприятно положение (вж. в този смисъл решение от 15 ноември 2011 г., Комисия и Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство, C-106/09 P

и C-107/09 P, EU:C:2011:732, т. 101—107; вж. също Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 2016 г., стр. 1), т. 121).

129 От постоянната съдебна практика следва, че преценката дали е изпълнено условието за селективност на предимството изисква да се установи дали в рамките на даден правен режим разглежданата национална мярка може да постави в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“ в сравнение с други, които от гледна точка на преследваните с този правен режим цели се намират в сходно фактическо и правно положение. Понятието „държавна помощ“ не се отнася за държавните мерки, въвеждащи разграничение между предприятията, които следователно по принцип представляват селективни мерки, когато това разграничение е резултат от естеството или структурата на системата, в която те се вписват (решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, т. 41 и цитираната съдебна практика).

130 Освен това съгласно постоянната съдебна практика член 107, параграф 1 ДФЕС не разграничава държавните мерки в зависимост от техните причини или цели, а ги определя в зависимост от техните последици (вж. решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, т. 48 и цитираната съдебна практика; в този смисъл вж. също решение от 6 март 2002 г., Diputación Foral de Álava и др./Комисия, T-92/00 и T-103/00, EU:T:2002:61, т. 51 и цитираната съдебна практика).

131 Следователно, макар да не трябва да се изключва възможността дадена мярка, с която публично предприятие определя условията за използването на своите стоки или услуги, да има селективен характер, независимо че тя се прилага общо за всички предприятия, използващи тези стоки или услуги, за да се определи дали случаят е такъв, следва да се разгледа не естеството на тази мярка, а нейните последици, като се отговори на въпроса дали от предимството, което се предполага, че тя предоставя, на практика се възползват само някои от тези предприятия, за разлика от други, независимо че с оглед на преследваната с разглеждания режим цел всички посочени предприятия се намират в сходно фактическо и правно положение (решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, т. 49).

132 Определянето на всички предприятия, които се намират в сходно фактическо и правно положение, зависи от предварителното определяне на правния режим, с оглед на който при необходимост следва да се провери сходството между фактическото и правното положение, съответно на предприятията, които са облагодетелствани от разглежданата мярка, и на предприятията, които не са облагодетелствани от нея (решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, т. 60).

133 Като начало следва да се отбележи, първо, че в точки 1—4 от втората мярка е посочен размерът на различните летищни такси (а именно таксите за кацане, за светлинна сигнализация, за паркиране и за обслужване на пътниците, сред които е и сигурността). Действително фактурираните такси могат да бъдат предмет на различни видове намаления. Точки 7.1, 7.2 и 7.3 от втората мярка предвиждат съответно три вида намаления, които не са кумулативни:

– първо, намаления от 10 до 70 % в зависимост от броя кацания през предходната година за международните полети,

– второ, намаление от 50 % за срок от дванадесет месеца за новите въздушни превозвачи, които извършват поне три полета седмично, с въздухоплавателни средства с най-малко 70 места. За всяка нова разкрита дестинация приложената отстъпка от таксите за кацане е 50 % за период от шест месеца. В допълнение към тези намаления AITTV предоставя и възстановяване в размер на 10—30 % от приходите, получени от таксата за качване в зависимост от броя качени пътници на година,

– трето, намаления от 72 % до 85 % за въздухоплавателните средства с MTOW над 70 t и с над 10 000 качени пътници на месец.

134 От съображения 46—49 от обжалваното решение е видно, че намаленията, описани в първо и второ тире по-горе, вече са били предвидени в AIP от 2008 г. Сред намаленията, предвидени от втората мярка, намаленията, предвидени в точка 7.3, описани в трето тире по-горе, са единствената новост по отношение на AIP от 2008 г.

135 Второ, Комисията изтъква, че първото основание е неотносимо, тъй като визира единствено намалението, предвидено в точка 7.3 от втората мярка (а именно намаление от 72 % до 85 % за въздухоплавателните средства с MTOW над 70 t и с над 10 000 качени пътници на месец), докато втората мярка, посочена в решението за откриване на процедурата, включвала всички видове намаления, установени в AIP от 2007 г., в AIP от 2008 г. и в AIP от 2010 г.

136 Този довод следва да бъде отхвърлен. Наистина в обжалваното решение Комисията разглежда предвидените във втората мярка намаления в тяхната цялост, без да разглежда отделно намалението, предвидено в точка 7.3. Това не променя факта, че последното посочено намаление също е обхванато от обжалваното решение и че жалбоподателят твърди по-специално, че Комисията е допуснала грешка, като не е проверила дали това намаление, разгледано отделно, не е селективно по отношение на Wizz Air.

137 Трето, в съдебното заседание Комисията твърди освен това, че точка 7.3 от втората мярка не е приложима за Wizz Air, тъй като последното е сключило споразумения с летището. В това отношение следва обаче да се припомни, че съгласно обжалваното решение системата от летищни такси, както и отстъпките и намаленията са приложими за всички авиокомпании, които използват или могат да използват летището, включително Wizz Air.

138 В настоящия случай жалбоподателят по същество упреква Комисията, че е отхвърлила селективния характер на намаленията, предвидени в точка 7.3 от втората мярка, с мотива че други авиокомпании са се ползвали или са можели да се ползват от разглежданите намаления, и че втората мярка се е прилагала за всички авиокомпании, упражняващи дейността си на летището.

139 В това отношение, на първо място, в съображение 290 от обжалваното решение Комисията отбелязва, че системата от летищни такси и отстъпките и намаленията са се прилагали за всички авиокомпании, които използват или могат да използват летището и които отговарят на условията, описани съответно в AIP от 2007 г., AIP от 2008 г. и AIP от 2010 г.

140 При все това, естеството на втората мярка, която е била под формата на прилагане на „обща“ система, основана на критерии, които сами по себе си също са от общ характер, не е пречка да се констатира селективният характер на тази мярка. Всъщност условието за селективност има по-широк обхват, включващ мерки, които поради своите последици

поставят в по-благоприятно положение определени предприятия поради собствените и специфични характеристики на тези предприятия. Също така от съдебната практика следва, че фактът, че помощта не е предназначена за един или няколко предварително определени конкретни получатели, а е подчинена на поредица от обективни критерии, въз основа на които тя може да бъде предоставена на неопределен брой получатели, които първоначално не са индивидуализирани, не е достатъчен, за да постави под въпрос селективния характер на мярката и следователно квалифицирането ѝ като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС. Всъщност подобно обстоятелство не изключва възможността тази публична намеса да трябва да се разглежда като селективна мярка, ако поради своите критерии на прилагане тя осигурява предимство на определени предприятия при изключване на други (вж. в този смисъл решение от 29 септември 2000 г., DaimlerChrysler/Комисия (T-325/99, EU:T:2000:223, т. 40). В този смисъл общият характер на АИР сам по себе си не изключва евентуална фактическа дискриминация между авиокомпаниите, използващи летището.

141 На второ място, в съображение 292 от обжалваното решение Комисията отбелязва, че „[п]риложимите отстъпки следват пълзяща скала, като най-ниската започва от 10 % при 250—500 кацания годишно, т.е. приблизително [пет] кацания седмично“ и че „през периода, предмет на оценката, освен Wizz Air на [летището] осъществяват дейност редица други авиокомпании, които разполагат във флота си с въздухоплавателни средства със съответните размери и/или с достатъчна честота на полетите и следователно се ползват или биха могли да се ползват от съответните отстъпки“.

142 По този начин, първо, Комисията е разгледала заедно трите вида намаления, предвидени във втората мярка, без да обясни защо подобна съвместна преценка е релевантна при преценката на селективния характер на тази мярка, като се има предвид фактът, че всеки вид намаление е отговарял на различни условия и че тези намаления не са били кумулативни. Поради това Комисията не е проверила дали видът намаление, конкретно предвиден в точка 7.3 от втората мярка, поради условията за прилагането му сам по себе си е поставил Wizz Air в по-благоприятно положение, за разлика от другите авиокомпании, установени на летището.

143 Второ, Комисията не се е произнесла по въпроса дали, що се отнася конкретно до вида намаление, предвиден в точка 7.3 от втората мярка, авиокомпании, различни от Wizz Air, са разполагали във флота си с въздухоплавателни средства със съответните размери и с достатъчна честота на полетите, които да им позволят действително се ползват от съответното намаление.

144 Наистина от обжалваното решение е видно, че в хода на административното производство Wizz Air е посочило, че други авиокомпании експлоатират въздухоплавателни средства, чийто MTOW е над 70 t и следователно могат да се ползват от вида намаление, предвиден в точка 7.3 от втората мярка (вж. съображение 122 от спорното решение). В писмените си изявления Комисията посочва, че Tarom е използвало такива въздухоплавателни средства и че е можело да се опита да повиши генерирания от него трафик на летището, за да се възползва от тези намаления.

145 Това не променя факта, че на практика от вида намаление, предвиден в точка 7.3 от втората мярка, се е ползвало само Wizz Air и че никоя друга авиокомпания, включително Tarom, не е достигнала изискванията съгласно тази точка 7.3 минимален брой пътници месечно.

146 Що се отнася също така до довода на Wizz Air и AITTV, че тези намаления е трябвало да позволят увеличаването на трафика на летището и по този начин на реално получените приходи, следва да се подчертае, както е видно от цитираната в точка 130 по-горе съдебна практика, че член 107, параграф 1 ДФЕС не предвижда разграничение според причините или целите на държавните мерки, а ги определя в зависимост от техните последици, така че тези цели в областта на трафика и на приходите не са релевантни за преценката на селективния характер на предвидените намаления в точка 7.3 от втората мярка. Във всички случаи се налага изводът, че обжалваното решение не съдържа никакво доказателство за посочените цели.

147 Трето, следва да се отбележи, че позоваването от страна на Комисията на другите две намаления, предвидени във втората мярка, може още повече да постави под въпрос неселективния характер на намаленията, предвидени в точка 7.3 от тази мярка. Всъщност тези две други мерки предвиждат намаления в интервала от 10 % до 70 % и от 10 % до 30 %, докато посочената точка 7.3 позволява по-големи и значително по-малко прогресиращи намаления, започващи от 72 % и достигащи 85 %.

148 Поради това следва да се заключи, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, като не е проверила дали намалението, предвидено в точка 7.3 от втората мярка, разглеждано поотделно, е било предназначено да се прилага селективно, без да е необходимо да се разглежда нито твърдението за просрочие, нито основателността на довода на жалбоподателя, че намаленията, предвидени в точка 7.3 от втората мярка, представляват дерогация от установената с тази мярка референтна система.

149 Предвид изложените по-горе съображения първото основание следва да бъде уважено.

По второто основание, което е явна грешка в преценката, грешка при прилагане на правото и от липса на мотиви, доколкото в обжалваното решение е направен изводът, че третата мярка не предоставя недължимо предимство на Wizz Air

150 Второто основание се подразделя на две части. В рамките на първата част, отнасяща се до преценката на фактите, жалбоподателят поддържа, че в обжалваното решение не са взети предвид доказателства за това, че поведението на AITTV не е било сравнимо с това на частен оператор в условията на пазарна икономика.

151 По-специално AITTV не е извършило никакъв предварителен анализ, за да определи дали споразуменията от 2008 г. са могли да му осигурят положителен приход или поне да покрият оперативните разходи на Wizz Air, въпреки че договорът за маркетингови услуги имал за последица предоставянето на Wizz Air на намаление до 85 % от всички летищни такси. При все това един предпазлив пазарен оператор би извършил предварителен анализ на рентабилността, преди да промени търговската си стратегия по този начин.

152 В рамките на втората част, отнасяща се до грешка при прилагане на правото, жалбоподателят поддържа, че обжалваното решение прилага неправилно критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика по отношение на третата мярка. Всъщност Комисията не била отчела общия контекст на третата мярка и предвидимото развитие, като например разходите за подобряване на класификационното число на настилката на пистата, произтичащи от тази мярка, и нейните последици в средносрочен и дългосрочен план. По-специално Комисията била възприела неправилно тригодишен срок само за да прецени рентабилността на споразуменията от 2008 г.

153 От своя страна Комисията изтъква най-напред, че жалбоподателят не оспорва анализа ѝ на рентабилността на споразуменията за изменение от 2010 г., а само анализа ѝ на рентабилността на споразуменията от 2008 г. В това отношение тя отбелязва, че за да оспори успешно прилагането в обжалваното решение на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика, жалбоподателят трябвало да докаже, че преценката на Комисията е не само неправилна, но и неправдоподобна.

154 Що се отнася до първата част, във връзка с липсата на предварителен анализ Комисията изтъква, че не може да се изключи възможността да се приеме проучване, в което се впоследствие се оценява очакваната допълнителна рентабилност на споразумение, подписано от летище и авиокомпания, което обаче е основано на данни, които са били на разположение към момента на подписване на това споразумение.

155 Що се отнася до втората част, свързана по-специално със срока, определен за преценка на рентабилността на споразуменията от 2008 г., Комисията изтъква, че е избрала тригодишен срок, който съответства на началния период на прилагане на договора за маркетингови услуги, тъй като по-специално един разумен частен оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на подновяване на споразуменията след тяхното изпълнение, както е обяснено в съображения 334—336 от обжалваното решение.

156 В писмената си реплика жалбоподателят твърди, че Wizz Air е получило държавна помощ посредством споразуменията за изменение от 2010 г., тъй като по същество втората мярка и споразуменията за изменение от 2010 г. предоставяли едно и също предимство на Wizz Air.

157 В това отношение Комисията изтъква в писмената си дуплика, че споразуменията за изменение от 2010 г. и втората мярка не представляват една-единствена мярка и че ги е разгледала поотделно.

– *По преценката на третата мярка в обжалваното решение*

158 Споразуменията от 2008 г. включват меморандум за разбирателство, договор за маркетингови услуги, споразумение за експлоатация и споразумение за наземно обслужване.

159 По силата на меморандума за разбирателство и на договора за маркетингови услуги, сключени за първоначален тригодишен период, AITTV се задължава по-специално да разшири пътния терминал, за да приеме до три милиона пътници годишно преди 1 януари 2011 г., да подобри класирането на пистата за кацане и излитане преди края на 2009 г. и да предостави слотове в съответствие с искането на Wizz Air. Последното се ангажира да извършва маркетингова дейност за AITTV.

160 Споразумението за експлоатация и споразумението за наземно обслужване, сключени първоначално за срок от една година, определят летищните такси, които трябва да се платят от Wizz Air, както и намаленията и освобождаването от тях. Таксите са главно същите като съдържащите се в AIP от 2008 г. На 25 юни 2010 г. споразумението за експлоатация и споразумението за наземно обслужване са изменени със споразуменията за изменение от 2010 г. — нова система от намаления, която съответства на определената във втората мярка (вж. т. 5 по-горе).

161 В съображения 300—440 от обжалваното решение Комисията разглежда наличието на държавна помощ, що се отнася до третата мярка. В съображения 322—415 от обжалваното решение тя преценява условието за наличие на икономическо предимство, що се отнася до споразуменията от 2008 г., които разглежда заедно, а в съображения 416—439 тя преценява наличието на такова предимство, що се отнася до споразуменията за изменение от 2010 г.

162 По отношение на споразуменията от 2008 г. Комисията разглежда въпроса дали допълнителните приходи, генерирани от дейността на Wizz Air в резултат на тези споразумения (т.е. приходите от въздухоплавателни дейности от летищни такси, плащани от Wizz Air, и приходите от невъздухоплавателни дейности) надхвърлят допълнителните разходи (т.е. оперативните разходи, разходите за маркетингови услуги и всички инвестиционни разходи), свързани с присъствието на Wizz Air на летището (вж. съображения 341—343 от обжалваното решение).

163 За тази цел Комисията последователно разглежда предварителни анализи на рентабилността, реконструирани впоследствие въз основа на наличните данни преди сключването на споразуменията от 2008 г., представени съответно от Румъния на 9 декември 2014 г. (вж. съображения 344—356 от обжалваното решение) и от Wizz Air на 10 февруари 2015 г. (наричани по-нататък „докладът Oxera 2015“) (вж. съображения 357—381 от обжалваното решение). Комисията разглежда и проучване, представено от жалбоподателя на 10 ноември 2014 г. (вж. съображения 382—392 от обжалваното решение).

164 Що се отнася до представения от Румъния анализ, Комисията отбелязва, че той съдържа редица пропуски. По-специално този анализ не съдържа никакво изчисление на допълнителните разходи, а само на допълнителните приходи. Поради това Комисията приема, че този анализ не доказва, че критерият за частния оператор в условията на пазарна икономика е бил спазен в споразуменията от 2008 г. (вж. съображения 355 и 356 от обжалваното решение).

165 Що се отнася до доклада Oxera 2015, той предвижда нетна настояща стойност (наричана по-нататък „NNC“) на споразуменията от 2008 г. в размер на 7,6 милиона румънски леи (RON) (около 1,5 милиона евро). Комисията приема повечето от основните хипотези на доклада Oxera 2015. Тя преглежда някои от тези хипотези, за да вземе предвид по-ниски допълнителни разходи, които водят до по-големи допълнителни печалби, като по-специално приема, че нито една от направените инвестиции, по-специално по отношение на пътническия терминал и пистата за кацане и за излитане, не била предизвикана от присъствието на Wizz Air на летището (вж. съображения 362 и 372—379 от обжалваното решение). След преизчисляване на разходите, приходите и допълнителните печалби въз основа на доклада Oxera 2015 Комисията приема, че последният позволява да се заключи, че споразуменията от 2008 г. е трябвало да доведат до допълнителна рентабилност за AITTV (вж. съображение 381 от спорното решение).

166 Що се отнася до представеното от жалбоподателя проучване, в което се заключава, че споразуменията от 2008 г. не са рентабилни, Комисията отхвърля по-голямата част от основните хипотези, и по-специално тази, че инвестициите за подобряване на класификационното число на настилката, както и тези за строителни дейности в рамките на пътническия терминал, трябва да се разглеждат като допълнителни разходи, свързани с присъствието на Wizz Air на летището. Комисията стига до извода, че това проучване не

може да се използва, за да се докаже, че споразуменията от 2008 г. не са съответствали на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика (вж. съображения 388—392 от обжалваното решение).

167 Комисията взема предвид и последващите проучвания, извършени от Oxera и RBB на 27 октомври 2011 г., като подкрепящи резултатите от доклада Oxera 2015. Съгласно последващото проучване, извършено от Oxera, споразуменията от 2008 г. са имали положителна ННС в размер на 145 249 EUR за предвидения в тези споразумения тригодишен период (вж. съображение 398 от спорното решение).

168 Що се отнася до споразуменията за изменение от 2010 г., докладът Oxera 2015 предвижда ННС от 2,3 милиона румънски леи, или около 469 852 евро (вж. съображение 417 от спорното решение). Комисията взема предвид и извършеното от Oxera последващо проучване, съгласно което споразуменията за изменение от 2010 г. имат положителна ННС в размер на 483 147 EUR за деветмесечния срок на тяхното действие (вж. съображение 429 от спорното решение).

169 Така Комисията прави извод, основавайки се на доклада Oxera 2015, както е тя го е преизчислила и подкрепила с последващите проучвания на Oxera и на RBB, че третата мярка е следвало да доведе до допълнителна рентабилност за AITTV. Освен това посочената мярка се вписвала в рамките на цялостна стратегия и на дългосрочни усилия за постигане на обща рентабилност на летището. Така Комисията констатира, че далновиден оператор в условията на пазарна икономика би сключил подобни споразумения. Поради това Комисията заключава, че тези споразумения не са предоставили на Wizz Air икономическо предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия, и че посочените споразумения не представляват държавни помощи (вж. съображения 413—415 и 437—440 от обжалваното решение).

– *По основателността на преценката на третата мярка*

170 Според съдебната практика условията, на които трябва да отговаря една мярка, за да попадне в обхвата на понятието „помощ“ по смисъла на член 107 ДФЕС, не са изпълнени, ако публичното предприятие бенефициер е могло да получи същото предимство като предимството, което му е предоставено посредством държавните средства, при обстоятелства, съответстващи на нормалните пазарни условия, като тази преценка се извършва по принцип с прилагането на критерия за частния инвеститор в условията на пазарна икономика (вж. в този смисъл решение 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 91 и цитираната съдебна практика).

171 За да се провери дали държавата членка или въпросната публична организация е действала като благоразумен частен инвеститор, работещ в условията на пазарна икономика, е необходимо да се изходи от контекста на периода, през който са взети разглежданите мерки, с цел да се прецени икономическата рационалност на поведението на държавата членка или на публичната организация и следователно да не се правят каквито и да било оценки въз основа на ситуацията на по-късен етап (решения от 16 май 2002 г., Франция/Комисия, C-482/99, EU:C:2002:294, т. 71, и от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 93).

172 В този контекст държавата членка или съответната публична организация е длъжна да съобщи на Комисията обективните и проверими данни, от които става ясно, че нейното решение е основано на предварителни икономически преценки, сравними с тези, които при конкретните обстоятелства разумен частен оператор, намиращ се в положение, което е възможно най-близко до това на тази държава или на тази организация, би направил, преди да приеме разглежданата мярка с цел да определи бъдещата рентабилност на тази мярка (вж. решение от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 97 и цитираната съдебна практика).

173 Следователно релевантни, по-специално за целите на прилагането на критерия за частния инвеститор, са единствено наличните доказателства и развитието, което е предвидимо към момента на вземането на решението да се сключи разглежданата сделка (вж. в този смисъл решение от 5 юни 2012 г., Комисия/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, т. 105). Същото се отнася по-конкретно до случая, в който, както и по настоящото дело, Комисията разглежда съществуването на държавна помощ във връзка с мярка, за която тя не е нотифицирана и която вече е била приложена от съответната публична организация към момента, в който тя извършва своята проверка (решение от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 94).

174 Следователно, когато е видно, че критерият за частния инвеститор би могъл да бъде приложен, задача на Комисията е да поиска от съответната държава членка да ѝ предостави всички относими данни, които биха ѝ позволили да извърши проверка дали условията за приложимост и за прилагане на този критерий са изпълнени, и тя може да откаже да разгледа такива данни единствено в случай че представените доказателства са изготвени след приемане на решението да се направи разглежданата инвестиция (вж. в този смисъл решения от 5 юни 2012 г., Комисия/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, т. 104, и от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 96).

175 Тази държава членка или в настоящия случай засегнатото публично предприятие са длъжни да предоставят данните, от които да е видно, че са извършили предварителна икономическа оценка на рентабилността на разглежданата мярка, сравнима с тази, която би направил частен инвеститор в подобно положение (вж. в този смисъл решение от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 184).

176 При положение че публичното предприятие предостави на Комисията изискваните данни, последната при все това е длъжна да извърши обща оценка, вземайки предвид освен данните, предоставени от това предприятие, всяка друга релевантна информация, позволяваща да се определи дали разглежданата мярка е съобразена с критерия за частния инвеститор. По този начин засегнатото публично предприятие има възможността в хода на административното производство да представи допълнителни доказателства, които са събрани след приемането на мярката, но се основават на данни, които са били на разположение, и на развития, които са били предвидими, към момента на това приемане (вж. в този смисъл решение от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 186).

177 Невъзможността да се направят подробни и пълни предвиждания не може да освободи публичния инвеститор от подходящо предварително оценяване на рентабилността на неговата инвестиция, сравнимо с това, което би направил намиращ се в сходно положение частен оператор, в зависимост от наличните и предвидими данни (вж. в този смисъл решение от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 182).

178 Именно в светлината на тази съдебна практика следва да се разгледа второто основание на жалбоподателя, в рамките на което той по-специално твърди, че AITTV не е извършило никакъв предварителен анализ на рентабилността във връзка със споразуменията от 2008 г.

179 В това отношение, на първо място, видно от съображение 147 от обжалваното решение, което се съдържа в точка 6.3, посветена на обобщението на становището на AITTV относно третата мярка, а не в частта относно преценката на тази мярка от Комисията:

„[AITTV] заяви, че изчисленията му са направени преди сключването на споразуменията от 2008 г. Според [AITTV] не е съществувало правно задължение за изготвянето на бизнес план. [AITTV] не е имал причина да съхранява каквато и да е било документация“.

180 Налага се обаче изводът, че твърдените изчисления, които AITTV е извършило преди сключването на споразуменията от 2008 г., не са били съобщени на Комисията и че в обжалваното решение тя не се е основала на тези изчисления, за да прецени рентабилността на разглежданите споразумения с оглед на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика.

181 Така, обратно на това, което се изисква съгласно цитираната в точки 175 и 177 по-горе съдебна практика, от обжалваното решение по никакъв начин не се установява, че решението на AITTV да сключи споразуменията от 2008 г. с Wizz Air се базира на предварителни икономически оценки, които би направил намиращ се в сходно положение частен оператор в зависимост от наличните и предвидими данни.

182 Въпреки че AITTV е направило предварителна оценка на бъдещата рентабилност на споразуменията от 2008 г., при всички положения то не е изпълнило задължението си да съобщи на Комисията подходящи данни за предварителна оценка, които да ѝ позволят да провери дали поведението на това публично предприятие е сходно с това на разумен частен оператор (вж. в този смисъл решение от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 182 и 185).

183 Действително докладът Oxera 2015 се позовава на „бизнес план“, изготвен от AITTV в рамките на споразуменията от 2008 г. и предоставен от AITTV на Oxera с оглед изготвянето на посочения доклад. Отговорите на Wizz Air и на AITTV на въпросите на Общия съд от 19 юли 2022 г. обаче потвърждават, че този „бизнес план“ не е бил изготвен през 2008 г., а е бил реконструиран впоследствие, в хода на административното производство въз основа на информация, с която AITTV е разполагало през 2008 г.

184 От това следва, че Комисията не е разполагала с никакъв писмен документ, изготвен преди сключването на споразуменията от 2008 г., когато е анализирала въпроса дали AITTV е действало като частен оператор, намиращ се в сходно положение, в зависимост от наличните и предвидими данни.

185 Впрочем от обжалваното решение е видно, че предварителният анализ на рентабилността, реконструиран впоследствие въз основа на наличните данни преди сключването на споразуменията от 2008 г., който е бил представен от Румъния на 9 декември 2014 г. по искане на Комисията, съдържа пропуски и не позволява да се докаже, че критерият за частния оператор в условията на пазарна икономика е бил спазен в споразуменията от 2008 г. (вж. съображения 344 и 356 от обжалваното решение и точки 163 и 164 по-горе). Ето защо е малко вероятно посочените в съображение 147 от обжалваното решение

хипотетични предварителни изчисления, които AITTV е извършило преди сключването на споразуменията от 2008 г., да са позволили доказването на задоволителни предварителни перспективи за рентабилност за посочените споразумения.

186 На второ място, Комисията прави извод за рентабилността на споразуменията от 2008 г. въз основа на доклада Oxera 2015, а именно на предварителен анализ на рентабилността, реконструиран впоследствие въз основа на наличните данни преди сключването на споразуменията от 2008 г., представен от Wizz Air на 10 февруари 2015 г. и преизчислен от Комисията (вж. т. 163 и 165 по-горе).

187 Както изтъква Комисията, докладът Oxera 2015, макар и съставен почти седем години след сключването на споразуменията от 2008 г., се основава на наличните факти преди сключването на посочените споразумения.

188 При все това, противно на твърденията на Комисията, само поради факта че този доклад се основавал на наличните данни и на предвидимото развитие към момента на приемане на третата мярка през 2008 г. не може да се счита, че той би бил равнозначен на предварителен анализ, който може да докаже спазването на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика.

189 Несъмнено, съгласно съдебната практика Комисията следва да направи обща преценка, като вземе предвид всяко релевантно за случая доказателство, което ѝ позволява да определи дали предприятието бенефициер явно не би получило подобни облекчения от такъв частен инвеститор. В това отношение следва да се приеме, че е релевантна всяка информация, която може да повлияе в немалка степен на процеса на вземане на решение от един нормално предпазлив и грижлив частен оператор, който се намира в положение, възможно най-близко до това на държавата (вж. решение от 26 март 2020 г., Larko/Комисия, C-244/18 P, EU:C:2020:238, т. 29 и 30 и цитираната съдебна практика; в този смисъл вж. също решение от 20 септември 2017 г., Комисия/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, т. 60).

190 При все това обстоятелства, настъпили след момента на приемането на съответната мярка, не могат да бъдат взети предвид за целите на прилагането на принципа на частния оператор (вж. решение от 26 март 2020 г., Larko/Комисия, C-244/18 P, EU:C:2020:238, т. 32 и цитираната съдебна практика; в този смисъл вж. също решения от 5 юни 2012 г., Комисия/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, т. 104, и от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 93 и 94).

191 В това отношение, макар да е вярно, както следва от цитираната в точка 176 по-горе съдебна практика, че съответното публично предприятие има възможност в хода на административното производство да представи допълнителни доказателства, събрани след приемането на мярката, тази възможност не може да освободи предприятието от задължението да извърши адекватна предварителна икономическа оценка, основана на анализ на наличните доказателства и на предвидимото развитие, която да е подходяща с оглед на естеството, сложността, значимостта и контекста на сделката (вж. в този смисъл решение от 25 юни 2015 г., SACE и Sace BT/Комисия, T-305/13, EU:T:2015:435, т. 186 и 188).

192 В случая обаче докладът Oxera 2015, макар да се основава на наличните факти преди сключването на споразуменията от 2008 г., все пак представлява ретроспективна констатация за действителната рентабилност на посочените споразумения. Поради това в приложение на цитираната в точка 190 по-горе съдебна практика той е ирелевантен за преценката дали е спазен критерият за частния оператор в условията на пазарна икономика.

193 На трето място, в обжалваното решение Комисията е взела предвид и последващите проучвания, извършени от Oxera и RBB на 27 октомври 2011 г., като подкрепящи резултатите от доклада Oxera 2015 (вж. т. 167 и 169 по-горе).

194 Съгласно съдебната практика, за да се определи дали бенефициерът на съответната мярка действително се е ползвал от предимство по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, допълнителните икономически анализи, представени от държавата членка в хода на административното производство, могат да изяснят обстоятелствата към момента на приемането на решението за инвестиране и тези анализи трябва да бъдат взети предвид от Комисията (решение от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия, T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604, т. 134).

195 В случая обаче доказателствата, реконструирани впоследствие, които са били взети предвид от Комисията, независимо дали става въпрос за предоставените от Румъния, или от Wizz Air, не са допълнили данните, които са били налице преди сключването на споразуменията от 2008 г., изпратени от AITTV на Комисията. Напротив, те са били единствените предоставени на Комисията доказателства и Комисията е основала преценката си относно споразуменията от 2008 г. единствено на тях.

196 На четвърто и последно място, в извода си относно икономическото предимство, що се отнася до споразуменията от 2008 г., Комисията е взела предвид и факта, че „има основания да се смята, по-специално въз основа на плана за развитие за периода 2006—2015 г., че споразуменията с Wizz Air от 2008 г. са били част от цялостна стратегия и дългосрочни усилия за постигане на обща рентабилност на летището“ (вж. съображение 414 от обжалваното решение и т. 169 по-горе).

197 Подобни неясни твърдения, които изобщо не са подкрепени с доказателства, не биха могли обаче да представляват достатъчно доказателство, че преди сключването на споразуменията от 2008 г. е била извършена предварителна икономическа оценка на рентабилността.

198 Следователно трябва да се констатира, че изводът на Комисията, че разумен частен оператор в условията на пазарна икономика би сключил споразуменията от 2008 г., се основава изцяло на доказателства, установени впоследствие, противно на цитираната в точки 170—177 по-горе съдебна практика.

199 Ето защо следва да се приеме, че Комисията не е обосновала законосъобразно извода си, че третата мярка не е предоставила икономическо предимство на Wizz Air, което то не би получило при нормални пазарни условия, и следователно не представлява държавна помощ.

200 Без да е необходимо да се разглеждат останалите доводи, изтъкнати от жалбоподателя в рамките на второто основание, това основание следва да се уважи, доколкото се отнася до грешка при прилагане на правото, в частта от обжалваното решение, в която се заключава, че третата мярка не предоставя неправомерно предимство на Wizz Air.

201 С оглед на всички изложени по-горе съображения жалбата следва да се уважи въз основа на първото и второто основание, без да е необходимо да се разглеждат третото и четвъртото основание.

По съдебните разноски

202 Съгласно член 134, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като Комисията е загубила делото, тя следва да бъде осъдена да понесе направените от нея съдебни разноски, както и тези на жалбоподателя в съответствие с исканията на последния. Wizz Air и AITTVB понасят направените от тях съдебни разноски в приложение на член 138, параграф 3 от Процедурния правилник.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (осми разширен състав)

реши:

1) [Поправено с определение от 13 юли 2023 г.] Член 2 от Решение (ЕС) 2021/1428 на Комисията от 24 февруари 2020 година относно Държавна помощ SA.31662 — C/2011 (ex NN/2011), приведена в действие от Румъния в полза на Timişoara International Airport — Wizz Air — се отменя в частта, в която е прието, че летищните такси, съдържащи се в Сборника за аеронавигационна информация и публикация от 2010 г. и в споразуменията, сключени между Societatea Națională „Aeroportul Internațional Timişoara — Traian Vuia“ SA (AITTV) и Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) през 2008 г. (включително споразуменията за изменение от 2010 г.), не представляват държавни помощи.

2) Европейската комисия понася направените от нея съдебни разноски, както и тези на Carpatair SA.

3) Wizz Air Hungary и AITTV понасят направените от тях съдебни разноски.

Papasavvas Svenningsen Jaeger

Mac Eochaidh Pynnä

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 8 февруари 2023 година.

Подписи

Съдържание

Обстоятелствата по спора 2

Обжалваното решение 4

Искания на страните 5

От правна страна 5

По допустимостта 5

По правния интерес 5

По процесуалната легитимация 7

– Предварителни съображения относно естеството на спорните мерки 9

– По личното засягане на жалбоподателя, що се отнася до третата мярка 10

– По прякото засягане на жалбоподателя, що се отнася до спорните мерки 15

По допустимостта на приложенията 16

По допустимостта на извлеченията от доклада на синдика 16

По допустимостта на приложение Q.2 16

По същество 17

По първото основание, в рамките на което се твърди грешка при прилагане на правото във връзка със селективния характер на втората мярка 18

– По преценката на втората мярка в обжалваното решение 19

– По основателността на преценката на втората мярка 20

По второто основание, което е явна грешка в преценката, грешка при прилагане на правото и от липса на мотиви, доколкото в обжалваното решение е направен изводът, че третата мярка не предоставя недължимо предимство на Wizz Air 24

– По преценката на третата мярка в обжалваното решение 25

– По основателността на преценката на третата мярка 27

По съдебните разноски 32