



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

11 ianuarie 2024*

„Recurs – Ajutoare de stat – Transport aerian – România – Ajutor pentru salvare acordat TAROM – Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate – Decizie a Comisiei Europene de a nu ridica obiecții pentru motivul că măsurile constituie ajutoare compatibile cu piața internă”

În cauza C-440/22 P,

având ca obiect un recurs formulat în temeiul articolului 56 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, introdus la 4 iulie 2022,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), cu sediul în Budapesta (Ungaria), reprezentată de I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, și E. Vahida, avocat,

recurentă,

cealaltă parte din procedură fiind:

Comisia Europeană, reprezentată de I. Barcew, V. Bottka și L. Flynn, în calitate de agenți,

pârâtă în primă instanță,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din domnul J.-C. Bonichot, îndeplinind funcția de președinte de cameră, domnul S. Rodin (raportor) și doamna L. S. Rossi, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: engleza.

Hotărâre

- 1 Prin intermediul recursului formulat, Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (denumită în continuare „Wizz Air”) solicită anularea Hotărârii Tribunalului Uniunii Europene din 4 mai 2022, Wizz Air Hungary/Comisia (TAROM; ajutor pentru salvare) (T-718/20, denumită în continuare „hotărârea atacată”, EU:T:2022:276), prin care acesta a respins acțiunea sa având ca obiect anularea Deciziei C(2020) 1160 final a Comisiei din 24 februarie 2020 privind ajutorul de stat SA.56244 (2020/N) România – Ajutor pentru salvare acordat TAROM (JO 2020, C 310, p. 3, denumită în continuare „decizia în litigiu”).

Cadrul juridic

- 2 Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (JO 2014, C 249, p. 1, denumite în continuare „Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare”) prevăd, la punctul 38, următoarele:

„Atunci când evaluează dacă ajutorul notificat poate să fie declarat compatibil cu piața internă, Comisia va analiza dacă este îndeplinit fiecare dintre criteriile următoare:

- (a) contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit: o măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze un obiectiv de interes comun în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) din tratat (secțiunea 3.1);

[...]

- (f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre: efectele negative ale ajutorului trebuie să fie suficient de limitate, astfel încât bilanțul general al măsurii să fie pozitiv (secțiunea 3.6);

[...]”

- 3 Secțiunea 3.1 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, intitulată „Contribuția la un obiectiv de interes comun”, cuprinde punctul 43, care are următorul cuprins:

„Având în vedere importanța pe care o are ieșirea de pe piață pentru procesul de creștere a productivității, simplul fapt de a împiedica ieșirea de pe piață a unei întreprinderi nu constituie o justificare suficientă pentru acordarea de ajutor. Ar trebui să se furnizeze dovezi clare conform cărora ajutorul urmărește realizarea unui obiectiv de interes comun, și anume că acesta vizează prevenirea dificultăților sociale sau remediarea disfuncționalității pieței (secțiunea 3.1.1) prin restabilirea viabilității pe termen lung a întreprinderii (secțiunea 3.1.2).”

- 4 În secțiunea 3.1.1, intitulată „Demonstrarea dificultății sociale sau a disfuncționalității pieței”, punctul 44 din aceste orientări prevede:

„Statele membre trebuie să demonstreze că falimentul beneficiarului ar putea să genereze o dificultate socială gravă sau o disfuncționalitate puternică a pieței, în special arătând că:

[...]

(b) există un risc de perturbare [a se citi «întrerupere»] a unui serviciu important care este greu de reprodus și în cazul căruia ar fi dificil ca un concurent să ia locul beneficiarului (de exemplu, un furnizor de infrastructură națională);

[...]

5 Secțiunea 3.1.2 din orientările menționate, intitulată „Planul de restructurare și restabilirea viabilității pe termen lung”, prevede:

„45. Ajutorul de restructurare în sensul prezentelor orientări nu se poate limita la ajutorul financiar destinat să compenseze pierderile din trecut, fără a se aborda cauzele pierderilor respective. Prin urmare, în cazul ajutorului de restructurare, Comisia [Europeană] va solicita ca statul membru în cauză să prezinte un plan de restructurare fezabil, coerent și de perspectivă pentru a se restabili viabilitatea pe termen lung a beneficiarului. Restructurarea poate implica unul sau mai multe dintre următoarele elemente: reorganizarea și raționalizarea activităților beneficiarului într-un mod mai eficient, ceea ce presupune, în general, retragerea din activitățile generatoare de pierderi, restructurarea activităților existente care pot să fie din nou competitive și, eventual, diversificarea în direcția unor activități noi și viabile. De regulă, aceasta implică, de asemenea, restructurarea financiară sub formă de injecții de capital din partea acționarilor noi sau existenți și reducerea datoriilor de către creditorii existenți.

46. Prin urmare, acordarea ajutorului trebuie să fie condiționată de punerea în aplicare a planului de restructurare, care trebuie să fie aprobat de către Comisie în toate cazurile de ajutor ad-hoc.

47. Planul de restructurare trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului într-un termen rezonabil și pe baza unor ipoteze realiste privind condițiile viitoare de desfășurare a activității, care ar trebui să excludă orice ajutor de stat suplimentar care nu este prevăzut în planul de restructurare. Perioada de restructurare ar trebui să fie cât mai scurtă posibil. Planul de restructurare trebuie să fie prezentat Comisiei cu toate detaliile relevante și trebuie să cuprindă în special informațiile prevăzute în prezenta secțiune (3.1.2).

[...]

6 Figurând în secțiunea 3.6, intitulată „Efecte negative”, secțiunea 3.6.1 din aceleași orientări, referitoare la „Principiul «pentru prima și ultima dată»”, prevede următoarele:

„70. Pentru a se reduce hazardul moral, stimulentele excesive care favorizează asumarea unor riscuri și denaturările potențiale ale concurenței, ajutoarele ar trebui să se acorde întreprinderilor în dificultate pentru o singură operațiune de restructurare. În acest caz, se vorbește despre principiul «pentru prima și ultima dată». Faptul că o întreprindere care a primit deja un ajutor în temeiul prezentelor orientări are nevoie să mai obțină un astfel de ajutor demonstrează că dificultățile întreprinderii sunt de natură repetitivă sau nu au fost abordate în mod adecvat atunci când s-a acordat ajutorul anterior. Intervențiile repetate ale statului pot să aibă drept consecință probleme de hazard moral și denaturări ale concurenței care contravin interesului comun.

71. Atunci când ajutorul pentru salvare planificat sau ajutorul de restructurare planificat este notificat Comisiei, statul membru trebuie să precizeze dacă întreprinderea a mai primit anterior un ajutor pentru salvare, un ajutor de restructurare sau un sprijin temporar pentru restructurare, inclusiv orice astfel de ajutor acordat înainte de data intrării în vigoare a prezentelor orientări sau orice ajutor nenotificat. În caz afirmativ și dacă au trecut mai puțin de 10 ani de la acordarea

ajutorului pentru salvare sau de la încheierea perioadei de restructurare ori de la oprirea punerii în aplicare a planului de restructurare (luându-se în considerare evenimentul cel mai recent), Comisia nu va autoriza un nou ajutor în temeiul prezentelor orientări.

[...]

Situația de fapt și decizia în litigiu

- 7 Istoricul litigiului, astfel cum reiese din hotărârea atacată, poate fi rezumat după cum urmează.
- 8 Compania Națională de Transporturi Aeriene TAROM SA (denumită în continuare „Tarom”) este o companie aeriană română care operează de pe un singur hub aeroportuar, situat pe Aeroportul Internațional OTP Henri-Coandă din București (România). Aceasta își desfășoară activitatea în principal în transportul aerian de pasageri, de mărfuri și de curierat. La începutul anului 2020, Tarom avea 1 795 de angajați și o flotă de 25 de aeronave. Tarom opera atât rute interne, cât și internaționale.
- 9 La 19 februarie 2020, România a notificat Comisiei un plan de ajutor pentru salvare acordat Tarom, constituit dintr-un împrumut pentru finanțarea nevoilor în lichidități ale acesteia în cuantum de 175 952 000 RON (aproximativ 36 660 000 de euro), rambursabil la sfârșitul unei perioade de șase luni, cu posibilitatea unei rambursări parțiale anticipate (denumită în continuare „măsura în cauză”).
- 10 La 24 februarie 2020, Comisia a adoptat decizia în litigiu, în care a constatat printre altele că situația financiară a Tarom s-a deteriorat semnificativ în ultimii cinci ani și a subliniat că pierderile cumulate în perioada 2004-2019 se ridicau la 3 362 130 000 RON (aproximativ 715 350 000 de euro), depășind astfel mai mult de jumătate din valoarea capitalului Tarom.
- 11 În ceea ce privește situația rețelelor de transport din România, Comisia a arătat că starea generală și fiabilitatea rețelelor feroviare și rutiere din România sunt slabe și că transportul aerian rămâne esențial pentru dezvoltarea regională în această țară, în special pentru rutele interne operate de Tarom.
- 12 Comisia a precizat de asemenea că, potrivit României, ieșirea Tarom de pe piață nu ar permite asigurarea zborurilor legate de rezervările deja efectuate, fără ca rutele în cauză să poată fi preluate pe termen scurt de concurenții Tarom, iar această situație ar afecta un număr mare de întreprinderi, în special aeroporturile interne.
- 13 În examinarea măsurii în cauză, în primul rând, Comisia a considerat că aceasta constituia un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 14 În al doilea rând, Comisia a verificat dacă măsura în cauză era compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE.
- 15 *Primo*, în considerentele (52)-(57) ale deciziei în litigiu, Comisia a considerat că Tarom era o întreprindere aflată în dificultate în sensul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare.

- 16 *Secundo*, în considerentele (58)-(65) ale deciziei în litigiu, Comisia a arătat că informațiile furnizate de România demonstau că măsura în cauză îndeplinea condiția prevăzută la punctele 43-52 din aceste orientări, potrivit căreia un ajutor de stat trebuie să contribuie la un obiectiv de interes comun.
- 17 *Tertio*, în considerentele (66)-(77) ale deciziei în litigiu, Comisia a considerat că măsura în cauză era adecvată pentru atingerea obiectivului urmărit, și anume prevenirea disfuncționalității Tarom.
- 18 *Quarto*, în considerentele (78)-(85) ale acestei decizii, Comisia a apreciat că măsura în cauză era proporțională cu necesitățile de lichidități ale TAROM pentru o perioadă de șase luni.
- 19 *Quinto*, în considerentele (86)-(89) ale deciziei în litigiu, Comisia a concluzionat că principiul „prima și ultima dată” al ajutoarelor, prevăzut la punctele 70-74 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, era respectat.
- 20 În consecință, prin decizia în litigiu, Comisia a decis să nu ridice obiecții cu privire la măsura în cauză pentru motivul că aceasta era compatibilă cu piața internă, în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) TFUE.

Acțiunea în fața Tribunalului și hotărârea atacată

- 21 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 5 decembrie 2020, Wizz Air a introdus o acțiune având ca obiect anularea deciziei în litigiu.
- 22 În susținerea acțiunii formulate, Wizz Air a invocat patru motive, întemeiate, primul, pe o eroare vădită de apreciere a contribuției măsurii în cauză la un obiectiv de interes comun bine definit, al doilea, pe o eroare de drept și pe o eroare vădită de apreciere, referitoare la respectarea principiului „pentru prima și ultima dată”, al treilea, pe existența unor dificultăți serioase care ar fi trebuit să determine Comisia să inițieze procedura formală de investigare și, al patrulea, pe o încălcare a obligației de motivare în sensul articolului 296 al doilea paragraf TFUE.
- 23 În hotărârea atacată, pronunțându-se, cu titlu introductiv, cu privire la admisibilitatea acțiunii, Tribunalul a statuat că aceasta era admisibilă, în măsura în care Wizz Air era o persoană interesată care avea un interes să asigure protecția drepturilor procedurale care îi sunt conferite prin articolul 108 alineatul (2) TFUE și în măsura în care urmărea, în special prin intermediul celui de al treilea motiv al acțiunii, respectarea drepturilor sale procedurale.
- 24 În această privință, Tribunalul a considerat că era abilitat să examineze argumentele de fond prezentate de reclamantă în cadrul primelor două motive pentru a verifica dacă erau de natură să susțină acest al treilea motiv, formulat în mod expres de ea în acest scop și referitor la existența unor îndoieli care să justifice deschiderea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) TFUE.
- 25 După ce a examinat și a respins, în primul rând, al treilea motiv invocat de Wizz Air, care făcea trimitere la primele două motive, și, în al doilea rând, cel de al patrulea motiv, Tribunalul a respins acțiunea în totalitate.

Concluziile părților în recurs

- 26 Prin recursul formulat, Wizz Air solicită Curții:
- anularea hotărârii atacate;
 - cu titlu principal, anularea deciziei în litigiu și obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată sau
 - cu titlu subsidiar, trimiterea cauzei spre rejudecare Tribunalului și soluționarea odată cu fondul a cererii privind cheltuielile de judecată aferente procedurii în primă instanță și procedurii de recurs.
- 27 Comisia solicită Curții:
- respingerea recursului și
 - obligarea Wizz Air la plata cheltuielilor de judecată.

Cu privire la recurs

- 28 În susținerea recursului, Wizz Air invocă șapte motive. Primul motiv este întemeiat pe faptul că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat că este îndeplinită condiția existenței unui serviciu important care este greu de reprodus. Al doilea motiv este întemeiat pe o aplicare eronată a Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare în ceea ce privește elementele de probă a existenței unor dificultăți ca un concurent să ia locul beneficiarului în privința unui serviciu. Al treilea motiv este întemeiat pe o denaturare vădită a elementelor de probă în cadrul aprecierii capacităților disponibile pe piață și a capacității companiilor aeriene low-cost (denumite în continuare „companiile low-cost”) de a asigura rutele interne. Al patrulea motiv este întemeiat pe o eroare de drept întrucât Tribunalul a considerat că majorările de capital nu se puteau referi la un plan de restructurare. Al cincilea motiv este întemeiat pe o denaturare vădită a elementelor de probă în ceea ce privește durata perioadei de restructurare a Tarom. Al șaselea motiv este întemeiat pe o eroare de drept întrucât Tribunalul a considerat că nu era necesar ca Comisia să verifice dacă un ajutor existent devenise un ajutor nou. Al șaptelea motiv este întemeiat pe o eroare de drept în ceea ce privește neinițierea de către Comisie a unei proceduri formale de investigare.

Cu privire la primul motiv

Argumentația părților

- 29 Prin intermediul primului motiv, Wizz Air susține în esență că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat la punctele 50 și 51 din hotărârea atacată că, pentru a aprecia dacă există un risc de întrerupere a unui serviciu important care este greu de reprodus, în sensul punctului 44 litera (b) din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, Comisia nu era obligată să țină seama de dimensiunea pieței relevante.

- 30 Recurenta apreciază că, în mod contrar celor reținute de Tribunal, este necesar să se analizeze dimensiunea unei piețe și cota întreprinderii beneficiare a ajutorului pe această piață pentru a stabili dacă serviciul care riscă să fie întrerupt poate fi calificat drept important, întrucât aceste elemente arată pierderea pe care ar determina-o ieșirea acestei întreprinderi de pe piața respectivă. Ea susține, în plus, că punctul 51 din hotărârea atacată, întrucât indică, pe de o parte, că nu este necesar să se țină seama de dimensiunea pieței relevante și, pe de altă parte, că un serviciu poate fi calificat drept important chiar și atunci când este furnizat pe o piață „relativ limitată”, este contradictoriu.
- 31 Potrivit Comisiei, primul motiv trebuie respins ca fiind în parte inadmisibil și în rest nefondat.

Aprecierea Curții

- 32 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că din cuprinsul punctului 1 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare reiese că acestea prevăd condițiile care trebuie îndeplinite pentru ca măsurile de ajutor pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate vizate de acestea să poată fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE.
- 33 Adoptarea unor astfel de orientări se înscrie în exercitarea de către Comisie a competenței sale exclusive de a aprecia compatibilitatea măsurilor de ajutor cu piața internă, în temeiul articolului 107 alineatul (3) TFUE. Comisia beneficiază, în această privință, de o largă putere de apreciere (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 19 iulie 2016, Kotnik și alții, C-526/14, EU:C:2016:570, punctele 37-39, precum și Hotărârea din 15 decembrie 2022, Veejaam și Espo, C-470/20, EU:C:2022:981, punctul 29).
- 34 Stabilind, prin orientări, condițiile în care măsurile de ajutor pot fi considerate compatibile cu piața internă și anunțând, prin publicarea acestor orientări, că va aplica normele cuprinse în acestea, Comisia își limitează propria putere de apreciere în sensul că, în cazul în care un stat membru notifică un proiect de ajutor de stat care respectă aceste norme, Comisia trebuie, în principiu, să autorizeze acest proiect. Ea nu se poate abate în principiu de la normele menționate fără să riște să fie sancționată, dacă este cazul, pentru încălcarea unor principii generale de drept precum egalitatea de tratament sau protecția încrederii legitime (Hotărârea din 19 iulie 2016, Kotnik și alții, C-526/14, EU:C:2016:570, punctul 40, precum și Hotărârea din 31 ianuarie 2023, Comisia/Braesch și alții, C-284/21 P, EU:C:2023:58, punctul 90).
- 35 În aceste condiții, întrucât, prin intermediul primului motiv, Wizz Air susține în esență că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat la punctele 50 și 51 din hotărârea atacată că, în scopul aplicării punctului 44 litera (b) din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, Comisia nu era obligată să țină seama de dimensiunea pieței relevante sau de cota beneficiarului ajutorului pe această piață, trebuie arătat, pe de o parte, că, potrivit punctului 44 litera (b) menționat, statele membre trebuie să demonstreze printre altele „că există un risc de perturbare [a se citi «întrerupere»] a unui serviciu important care este greu de reprodus”.
- 36 Pe de altă parte, astfel cum reiese din teza introductivă a punctului 44 din aceste orientări, existența acestui risc se numără printre elementele, enumerate în mod neexhaustiv la punctul 44 literele (a)-(g), prin care statele membre pot demonstra o dificultate socială gravă sau o

disfuncționalitate puternică a pieței pe care ar fi susceptibilă să o determine intrarea în dificultate a beneficiarului ajutorului, această demonstrație fiind necesară pentru recunoașterea unui obiectiv de interes comun urmărit de ajutor.

- 37 Astfel, deși dimensiunea pieței pe care operează beneficiarul ajutorului și cota pe care acesta o deține pe piața respectivă pot fi factori care indică importanța serviciului pe care îl asigură acest beneficiar, nu reiese nici din cuprinsul punctului 44 litera (b) din aceste orientări, nici din contextul său că aceasta ar depinde în mod necesar de acești factori și că printre altele falimentul beneficiarului ajutorului nu ar putea să genereze o dificultate socială gravă sau o disfuncționalitate puternică a pieței decât cu condiția ca piața pe care operează să depășească o anumită dimensiune.
- 38 Astfel, după cum a arătat în esență Tribunalul la punctul 51 din hotărârea atacată, împrejurarea că piața relevantă este relativ limitată nu se opune posibilității ca un serviciu furnizat pe această piață să fie calificat drept important în sensul orientărilor menționate. Această situație se regăsește în împrejurările cauzei în care, astfel cum a constatat Tribunalul la punctul 52 din hotărârea atacată, încetarea activității Tarom, care implică un risc concret de întrerupere a anumitor servicii de transport aerian de pasageri în România, ar aduce prejudicii „conectivității” regiunilor României deservite exclusiv de această companie, precum și situației economice a acestor regiuni.
- 39 Rezultă că, fără a săvârși o eroare de drept, Tribunalul a considerat la punctele 50 și 51 din hotărârea atacată că, pentru a aprecia dacă există un risc de întrerupere a unui serviciu important care este greu de reprodus, în sensul punctului 44 litera (b) din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, Comisia nu era obligată să țină seama de dimensiunea pieței pe care operează Tarom sau de cota deținută de această companie pe această piață.
- 40 Reiese din cele ce precedă că primul motiv trebuie respins.

Cu privire la al doilea motiv

Argumentația părților

- 41 Prin intermediul celui de al doilea motiv, care vizează punctele 58, 63, 64 și 66 din hotărârea atacată, Wizz Air susține în esență că Tribunalul a săvârșit erori de drept în aprecierea criteriilor, prevăzute la punctul 44 litera (b) din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, referitoare la riscul de întrerupere a unui serviciu important și la dificultățile concurenților de a lua locul beneficiarului ajutorului în privința acestui serviciu.
- 42 În acest sens, în ceea ce privește, *primo*, obiectul probei pe care Comisia trebuie să o aducă în materie, Tribunalul ar fi considerat, în primul rând, în mod eronat, la punctele 63 și 64 din hotărârea atacată că, pentru ca acesta să fie justificat, ajutorul pentru salvare trebuia să aibă ca obiectiv evitarea oricărei perturbări în furnizarea unui serviciu important, în timp ce punctul 44 litera (b) din aceste orientări ar impune ca obiectivul ajutorului să fie acela de a evita riscul „de întrerupere” a unui astfel de serviciu, care necesită, mai mult decât simpla perturbare, o oprire sau o încetare a serviciului.
- 43 În al doilea rând, Tribunalul ar fi impus în mod eronat, la punctul 64 din hotărârea atacată, ca concurenții Tarom să fie în măsură să furnizeze „cu ușurință” serviciul furnizat de această companie, în timp ce punctul 44 litera (b) din orientările menționate ar prevedea numai să nu fie „dificil” pentru concurenți să furnizeze serviciul asigurat de întreprinderea aflată în dificultate.

- 44 În ceea ce privește, *secundo*, elementele de probă pe care Comisia trebuie să le prezinte, Wizz Air susține că Tribunalul, atunci când a statuat la punctul 58 din hotărârea atacată că interesul comercial al companiilor low-cost de a intra pe piață pentru a asigura totalitatea rutelor „se presupunea că [...] era scăzut”, ar fi recurs la simple supoziții, cu încălcarea obligației de „a se furniza dovezi clare” că ajutorul urmărește un obiectiv de interes comun, enunțată la punctul 43 din aceleași orientări.
- 45 Comisia susține că al doilea motiv trebuie respins ca inadmisibil sau, în orice caz, ca nefondat.

Aprecierea Curții

- 46 În ceea ce privește, în primul rând, aspectul celui de al doilea motiv îndreptat împotriva punctului 58 din hotărârea atacată, trebuie arătat că, la acest punct, Tribunalul a constatat că, contrar celor afirmate de recurentă în cadrul primului aspect al celui de al treilea motiv al acțiunii în primă instanță, Comisia a apreciat, în considerentul (61) al deciziei în litigiu, eventualitatea înlocuirii Tarom cu concurenții săi pe rutele interne operate exclusiv de aceasta. Tribunalul a observat în special că, prin acest considerent, Comisia a apreciat că era improbabil că companiile aeriene concurente prezente pe piața românească, care sunt în principal companii low-cost, vor asigura toate aceste rute, în privința cărora interesul comercial al acestor companii „se presupune că [...] era scăzut”.
- 47 Or, din această descriere a unui element de apreciere al Comisiei care figurează în decizia în litigiu nu rezultă că Tribunalul ar fi recurs la simple supoziții sau că ar fi săvârșit o eroare de drept în ceea ce privește sarcina probei care revine Comisiei în temeiul punctului 43 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare.
- 48 Prin urmare, acest aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca nefondat.
- 49 În măsura în care Wizz Air reproșează Tribunalului, în al doilea rând în esență, că, la punctele 63, 64 și 66 din hotărârea atacată, a reținut criteriile eronate în aplicarea punctului 44 litera (b) din aceste orientări, este suficient să se constate că motivele care figurează la aceste puncte, pentru a respinge argumentația recurente referitoare la probabilitatea unei înlocuiri a serviciului Tarom de către concurenții săi, au doar un caracter neesențial.
- 50 În consecință, acest aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca inoperant.
- 51 Reiese din cele ce precedă că al doilea motiv trebuie respins.

Cu privire la al treilea motiv

Argumentația părților

- 52 Prin intermediul celui de al treilea motiv, Wizz Air reproșează Tribunalului că a săvârșit o denaturare vădită a elementelor de probă cu ocazia aprecierii, la punctul 69 din hotărârea atacată, a capacităților de transport de pasageri disponibile pe piața românească și a capacității companiilor low-cost de a opera pe rute interne.

- 53 Mai întâi, Tribunalul ar fi denaturat elemente de probă prin faptul că a aprobat constatarea eronată a Comisiei în ceea ce privește indisponibilitatea unor capacități de transport de pasageri suficiente pentru motivul că, la data deciziei în litigiu, „mai mult de jumătate dintre aeronavele aflate la sol [...] aparțineau Tarom”.
- 54 În continuare, atunci când a statuat că recurenta nu a explicat în ce măsură ar fi rentabil pentru companiile low-cost să efectueze rute interne care să privească doar un număr limitat de pasageri, Tribunalul ar fi reluat afirmații care figurează la punctul 58 din hotărârea atacată, care nu s-ar întemeia decât pe o simplă prezumție.
- 55 În sfârșit, în opinia Wizz Air, niciun element de probă nu permitea Tribunalului să afirme, la punctul 69 din hotărârea atacată, că toate companiile aeriene concurente ale Tarom erau companii low-cost.
- 56 Potrivit Comisiei, al treilea motiv este în parte inadmisibil și, în rest, vădit nefondat.

Aprecierea Curții

- 57 Trebuie amintit că potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, din articolul 256 alineatul (1) al doilea paragraf TFUE și din articolul 58 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene rezultă că Tribunalul este singurul competent, pe de o parte, să constate faptele, cu excepția cazului în care inexactitatea materială a constatărilor sale ar rezulta din înscrisurile aflate la dosar care i-au fost prezentate, și, pe de altă parte, să aprecieze aceste fapte (Hotărârea din 25 iunie 2020, CSUE/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, punctul 103 și jurisprudența citată).
- 58 Rezultă că aprecierea faptelor nu constituie, cu excepția cazului denaturării elementelor de probă prezentate în fața Tribunalului, o chestiune de drept supusă ca atare controlului Curții (Hotărârea din 25 iunie 2020, CSUE/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, punctul 104 și jurisprudența citată).
- 59 Atunci când invocă o denaturare a elementelor de probă de către Tribunal, recurentul trebuie, în temeiul articolului 256 TFUE, al articolului 58 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene și al articolului 168 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul de procedură, să indice cu precizie elementele care ar fi fost denaturate de acesta și să demonstreze erorile de analiză care, în opinia sa, ar fi condus Tribunalul la această denaturare. Pe de altă parte, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, o denaturare trebuie să reiasă în mod evident din înscrisurile din dosar, fără a fi necesară o nouă apreciere a faptelor și a probelor (Hotărârea din 25 iunie 2020, CSUE/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, punctul 105 și jurisprudența citată).
- 60 În speță, trebuie să se constate că argumentația invocată în susținerea celui de al treilea motiv nu permite să se demonstreze că constatările pe care Tribunalul le-a efectuat la punctul 69 din hotărârea atacată, pentru a respinge argumentul întemeiat pe o pretinsă supracapacitate existentă în România la data deciziei în litigiu, se întemeiază pe o denaturare a elementelor de probă invocate în primă instanță, această argumentație urmărind astfel, în realitate, să repună în discuție aprecierea suverană a faptelor pe care Tribunalul a efectuat-o în acest scop.
- 61 Prin urmare, al treilea motiv trebuie respins ca inadmisibil.

Cu privire la al patrulea motiv

Argumentația părților

- 62 Prin intermediul celui de al patrulea motiv, Wizz Air susține că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat, la punctul 103 din hotărârea atacată, că majorările de capital nu constituiau un element al planului de restructurare a unei întreprinderi aflate în dificultate.
- 63 În special, interpretarea reținută de Tribunal, care exclude ca un ajutor de restructurare care cuprinde componente financiare, precum majorările de capital, să poată fi considerat un element al unui plan de restructurare, ar fi în contradicție flagrantă cu punctul 45 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, potrivit căruia o restructurare financiară sub formă de injecții de capital poate face parte dintr-un plan de restructurare, la fel ca schimbările operaționale, precum reorganizarea și raționalizarea activităților beneficiarului.
- 64 Această interpretare, care nu este însoțită de nicio referință jurisprudențială, ar contrazice și interpretarea expusă la punctul 96 din hotărârea atacată.
- 65 Comisia susține că prezentul motiv este inoperant și, în orice caz, nefondat.

Aprecierea Curții

- 66 Trebuie subliniat, cu titlu introductiv, că al patrulea motiv, la fel ca al cincilea și al șaselea motiv de recurs, este îndreptat împotriva unora dintre motivele prin care Tribunalul, la punctele 79-110 din hotărârea atacată, a respins al doilea aspect al celui de al treilea motiv invocat de Wizz Air în susținerea acțiunii sale în primă instanță. Aceasta făcea trimitere la al doilea motiv al acțiunii, întemeiat în esență pe faptul că, prin autorizarea măsurii în cauză, în timp ce Tarom beneficiase de o serie de majorări de capital până în anul 2019 în executarea unui ajutor de restructurare acordat înainte de aderarea României la Uniunea Europeană (denumit în continuare „ajutorul de restructurare acordat Tarom”), Comisia a încălcat principiul „pentru prima și ultima dată”, prevăzut la punctul 70 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare.
- 67 Potrivit acestui principiu, astfel cum a arătat Tribunalul la punctele 79 și 80 din hotărârea atacată, ajutoarele trebuie în principiu să fie acordate întreprinderilor aflate în dificultate numai pentru o singură operațiune de restructurare. Punctul 71 din aceste orientări precizează, în acest context, printre altele că, în cazul în care întreprinderea a beneficiat deja de un ajutor pentru salvare, de un ajutor de restructurare sau de un sprijin temporar pentru restructurare, aspect care trebuie indicat de statul membru, Comisia nu va autoriza un nou ajutor în conformitate cu orientările menționate în cazul în care au trecut mai puțin de zece ani de la acordarea ajutorului, de la încheierea perioadei de restructurare sau de la oprirea punerii în aplicare a planului de restructurare.
- 68 În măsura în care, prin intermediul celui de al patrulea motiv formulat, Wizz Air susține că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept întrucât a considerat în mod eronat, la punctul 103 din hotărârea atacată, că majorările de capital nu constituiau un element al planului de restructurare a unei întreprinderi aflate în dificultate, trebuie să se constate că această argumentație se întemeiază pe o interpretare eronată a hotărârii atacate.

- 69 Astfel, la acest punct 103 din hotărârea atacată, Tribunalul nu face decât o descriere și o interpretare a punctelor 45-47 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, pentru a concluziona, la punctul 104 din această hotărâre, fără a săvârși o eroare de drept, că acestea disting noțiunea „punerea în aplicare a unei măsuri de ajutor” de noțiunea „punere în aplicare a unui plan de restructurare” și pentru a înlătura, în special la punctul 105 din hotărârea menționată, argumentația recurentei potrivit căreia planul de restructurare a Tarom a durat până la sfârșitul punerii în aplicare a ajutorului de restructurare acordat Tarom în anul 2019.
- 70 Prin urmare, contrar celor susținute de Wizz Air în cadrul celui de al patrulea motiv, Tribunalul nu a statuat, la punctul 103 din hotărârea sa, că componentele financiare ale unui ajutor de restructurare, precum majorările de capital, nu puteau fi niciodată considerate ca făcând parte dintr-un plan de restructurare.
- 71 Prin urmare, al patrulea motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al cincilea motiv

Argumentația părților

- 72 Prin intermediul celui de al cincilea motiv, Wizz Air susține că Tribunalul a săvârșit, la punctele 85 și 99 din hotărârea atacată, o denaturare vădită a elementelor de probă atunci când a apreciat durata perioadei de restructurare a Tarom.
- 73 În acest scop, Wizz Air susține, în primul rând, că constatarea Tribunalului de la punctul 85 din hotărârea atacată, potrivit căreia toate garanțiile pentru împrumuturi acordate TAROM de România au fost solicitate imediat după acordarea lor, este contrazisă de afirmațiile Comisiei cuprinse în considerentele (25) și (88) ale deciziei în litigiu.
- 74 În al doilea rând, Tribunalul ar fi denaturat elemente de probă atunci când a considerat, la punctul 99 din hotărârea atacată, că recurenta nu a prezentat niciun element de probă sau indiciu potrivit căruia perioada de restructurare, astfel cum a fost definită la punctul 98 din această hotărâre, s-ar fi încheiat ulterior anului 2005. Procedând astfel, Tribunalul ar fi ignorat anumite elemente de probă pe care Wizz Air le-ar fi furnizat și, în consecință, ar fi confirmat concluzia eronată a Comisiei în ceea ce privește încheierea perioadei de restructurare.
- 75 Potrivit Comisiei, al cincilea motiv este inoperant și, în orice caz, nefondat.

Aprecierea Curții

- 76 Deși, prin intermediul celui de al cincilea motiv, Wizz Air a invocat o denaturare a faptelor pe care Tribunalul ar fi săvârșit-o, la punctele 85 și 99 din hotărârea atacată, atunci când a apreciat, în vederea aplicării principiului „prima și ultima dată”, pe de o parte, data relevantă a acordării ajutorului de restructurare în favoarea TAROM și, pe de altă parte, data încheierii perioadei de restructurare, aceasta nu a invocat nicio argumentație juridică specifică susceptibilă să demonstreze, în conformitate cu jurisprudența amintită la punctul 59 din prezenta hotărâre, o denaturare vădită a faptelor și a elementelor de probă de către Tribunal.

- 77 Astfel, o asemenea denaturare nu poate rezulta nici din pretinsa contradicție dintre punctul 85 din hotărârea atacată și anumite precizări cuprinse în decizia în litigiu, nici din faptul că Tribunalul ar fi ignorat elemente de probă prezentate de reclamanta în primă instanță sau ar fi refuzat să le acorde o valoare probantă, atunci când a statuat, la punctul 99 din hotărârea atacată, că aceasta nu dovedise că perioada de restructurare se încheiase, în orice caz, cu mai puțin de zece ani înainte de dispunerea măsurii în cauză.
- 78 Astfel, al cincilea motiv urmărește, în realitate, să repună în discuție aprecierea suverană a faptelor și a elementelor de probă pe care Tribunalul a efectuat-o la punctele 85 și 99 din hotărârea atacată și trebuie, în consecință, să fie respins ca inadmisibil.

Cu privire la al șaselea motiv

Argumentația părților

- 79 Prin intermediul celui de al șaselea motiv, Wizz Air susține că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat, la punctul 89 din hotărârea atacată, că nu era necesar ca Comisia să verifice dacă ajutorul de restructurare acordat Tarom, pe care l-a calificat drept ajutor existent, devenise un ajutor nou. În opinia sa, având în vedere informațiile alarmante de care dispunea Comisia, referitoare la pierderile cumulate ale Tarom în perioada cuprinsă între anul 2004 și anul 2019, Tribunalul ar fi trebuit să considere, în conformitate cu Hotărârea din 2 septembrie 2021, Comisia/Tempus Energy și Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663), că, în raport cu informațiile care se aflau efectiv în posesia sa, Comisia avea obligația de a efectua o investigație. Aceasta arată că, în plus, Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare impuneau Comisiei o obligație mai strictă de a prezenta elemente de probă clare.
- 80 Ar rezulta că aprecierea Tribunalului de la punctul 89 din hotărârea atacată, potrivit căreia recurenta nu a prezentat niciun element de probă sau indiciu care să demonstreze că condițiile convenite în etapa acordării garanțiilor pentru împrumuturi acordate în cadrul ajutorului de restructurare în favoarea TAROM au fost modificate în perioada de punere în aplicare a acestor garanții, ar fi afectată de o eroare de drept.
- 81 Potrivit Comisiei, al șaselea motiv este vădit nefondat.

Aprecierea Curții

- 82 Trebuie arătat că motivele hotărârii atacate, vizate de al șaselea motiv, se înscriu în aprecierea de către Tribunal a argumentației reclamantei în primă instanță întemeiate pe îndoielile pe care Comisia ar fi trebuit să le aibă cu privire la respectarea termenului de cel puțin zece ani, prevăzut la punctul 71 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare, de la acordarea ajutorului de restructurare în favoarea Tarom. Reclamanta susținea, mai precis, că acest ajutor a suferit modificări, în special pentru ca datoriile Tarom născute din plățile efectuate de statul român, în aplicarea garanțiilor pentru împrumuturi, să fie convertite în majorare de capital în favoarea acestui stat.
- 83 În acest context, Tribunalul, pe de o parte, la punctul 88 din hotărârea atacată, a constatat că recurenta nu contesta afirmația Comisiei potrivit căreia condițiile de solicitare a garanțiilor pentru împrumuturi, acordate în cadrul ajutorului menționat, precum și conversia datoriilor născute din

plățile efectuate de statul român, în aplicarea acestor garanții, în majorare de capital erau prevăzute de diferite decizii și ordonanțe intervenite între anul 1997 și anul 2003, înainte chiar de aderarea României la Uniune.

- 84 Pe de altă parte, la punctul 89 din hotărârea atacată, Tribunalul a precizat că recurenta se limita în această privință să susțină că Comisia ar fi trebuit să se asigure că solicitarea garanțiilor fusese efectuată în condițiile convenite inițial cu ocazia acordării lor, dar că aceasta nu prezentase niciun element de probă sau indiciu potrivit căruia aceste condiții ar fi fost modificate în perioada de punere în aplicare a acestor diferite garanții.
- 85 Or, procedând astfel, Tribunalul nu a săvârșit nicio eroare de drept în ceea ce privește repartizarea sarcinii probei.
- 86 Astfel, după cum reiese din jurisprudența amintită la punctul 43 din hotărârea atacată, la care Tribunalul a făcut trimitere la punctul 89 din această hotărâre, dovada existenței unor îndoieli cu privire la compatibilitatea cu piața internă a ajutorului în cauză, care trebuie căutată atât în împrejurările adoptării deciziei de a nu ridica obiecții, cât și în conținutul acesteia, trebuie adusă de solicitantul anulării acestei decizii, pe baza unei serii de indicii concordante (Hotărârea din 2 septembrie 2021, Comisia/Tempus Energy și Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, punctul 40).
- 87 În această privință, contrar a ceea ce pare să sugereze Wizz Air, această repartizare a sarcinii probei nu poate varia în funcție de tipul de ajutor în cauză și se aplică în special ajutoarelor pentru salvare sau de restructurare precum măsura în cauză.
- 88 Rezultă că al șaselea motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al șaptelea motiv

Argumentația părților

- 89 Prin intermediul celui de al șaptelea motiv, Wizz Air invocă o eroare de drept întrucât Tribunalul nu a examinat al treilea motiv al acțiunii în primă instanță, în măsura în care acesta era fundamentat pe încălcarea drepturilor sale procedurale întemeiate pe articolul 108 alineatul (2) TFUE și pe existența unor dificultăți serioase care justificau deschiderea procedurii formale de investigare.
- 90 În această privință, în primul rând, deși Wizz Air a susținut că insuficiențele identificate în primul și în al doilea motiv dovedeau existența unor dificultăți serioase care impuneau deschiderea unei proceduri formale de investigare, Tribunalul nu ar fi examinat aceste motive decât din perspectiva aprecierii pe fond, și anume din perspectiva existenței unei erori vădite de apreciere a faptelor sau a unei erori de drept.
- 91 Or, ca unic motiv prin care se urmărea protecția drepturilor sale procedurale, al treilea motiv al acțiunii sale avea, potrivit Wizz Air, un conținut autonom în raport cu primele două motive ale acțiunii, dat fiind că criteriul de examinare este diferit pentru a demonstra existența unor dificultăți serioase, care ar fi trebuit să conducă la deschiderea unei proceduri formale de investigare.

- 92 În al doilea rând, Tribunalul nu poate prezuma că, din moment ce examinase primele două motive ale acțiunii, al treilea motiv al acesteia era lipsit de obiectul său declarat. Astfel, cu privire la toate punctele din hotărârea atacată la care Tribunalul a respins existența unei erori vădite de apreciere a Comisiei, s-ar putea totuși stabili existența unor dificultăți serioase pe baza printre altele a omisiunilor și a lacunelor din raționamentul deciziei în litigiu.
- 93 Comisia susține că al șaptelea motiv trebuie respins ca nefondat.

Aprecierea Curții

- 94 Trebuie amintit că, în cazul în care un reclamant solicită anularea unei decizii a Comisiei de a nu ridica obiecții cu privire la un ajutor de stat, el pune în discuție în esență faptul că această decizie a fost adoptată fără ca această instituție să inițieze procedura formală de investigare, încălcând astfel drepturile sale procedurale. Pentru ca cererea sa în anulare să fie admisă, reclamantul poate invoca orice motiv de natură să demonstreze că aprecierea informațiilor și a elementelor de care dispunea Comisia în faza preliminară de examinare a măsurii notificate ar fi trebuit să suscite îndoieli privind compatibilitatea acesteia cu piața internă. Utilizarea unor asemenea argumente nu poate avea însă drept consecință transformarea obiectului acțiunii și nici modificarea condițiilor de admisibilitate a acesteia. Dimpotrivă, existența unor îndoieli cu privire la această compatibilitate este tocmai proba care trebuie adusă pentru a demonstra obligația pe care o avea Comisia de a iniția procedura formală de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE, precum și la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 [TFUE] (JO 2015, L 248, p. 9) (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 mai 2011, Comisia/Kronoply și Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punctul 59, precum și jurisprudența citată).
- 95 Astfel, autorului unei cereri de anulare a unei decizii de a nu ridica obiecții îi revine sarcina de a demonstra că existau îndoieli privind compatibilitatea măsurii de ajutor cu piața internă, astfel încât Comisia era obligată să inițieze procedura formală de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE. O asemenea probă trebuie căutată atât în împrejurările în care a fost adoptată această decizie, cât și în conținutul său, pornind de la o serie de indicii concordante (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 septembrie 2021, Comisia/Tempus Energy și Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, punctul 40, precum și jurisprudența citată).
- 96 Caracterul insuficient sau incomplet al examinării efectuate de Comisie în cadrul procedurii de examinare preliminară constituie un indiciu al faptului că această instituție s-a confruntat cu dificultăți serioase în aprecierea compatibilității măsurii notificate cu piața internă, ceea ce ar fi trebuit să o determine să inițieze procedura formală de investigare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 septembrie 2021, Comisia/Tempus Energy și Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, punctul 41, precum și jurisprudența citată).
- 97 În speță, este necesar să se constate, astfel cum a arătat Tribunalul, cu titlu introductiv, la punctul 26 din hotărârea atacată, că al treilea motiv al acțiunii în primă instanță a Wizz Air era fundamentat în mod explicit pe încălcarea drepturilor sale procedurale întemeiate pe articolul 108 alineatul (2) TFUE, întrucât Comisia s-a confruntat cu dificultăți serioase în aprecierea compatibilității măsurii în cauză cu piața internă.
- 98 Cu toate acestea, astfel cum a considerat Tribunalul în esență la punctul 28 din hotărârea atacată, existența unor astfel de dificultăți poate fi căutată în special în aceste aprecieri și poate fi stabilită în principiu prin motive sau argumente invocate de un reclamant pentru a contesta temeinicia

deciziei de a nu ridica obiecții, chiar dacă examinarea acestor motive sau argumente nu conduce la concluzia că aprecierile efectuate de Comisie cu privire la fond sunt eronate în fapt sau în drept (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 aprilie 2009, Bouygues și Bouygues Télécom/Comisia, C-431/07 P, EU:C:2009:223, punctele 63 și 66, precum și jurisprudența citată).

- 99 În această privință, reiese din acțiunea în primă instanță a Wizz Air că, în susținerea celui de al treilea motiv al acestei acțiuni, recurenta a făcut trimitere în esență la primul și la al doilea motiv ale acțiunii menționate, arătând că insuficiențele și erorile identificate în aceste motive dovedeau existența unor dificultăți serioase care ar fi trebuit să justifice deschiderea unei proceduri formale de investigare, aceste insuficiențe sau erori afectând aprecierea Comisiei în raport cu punctele 43 și 44 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare și în raport cu principiul „pentru prima și ultima dată”.
- 100 Or, din lectura hotărârii atacate și în special din cuprinsul punctelor 75 și 109 din aceasta reiese că Tribunalul a examinat efectiv aceste critici din perspectiva existenței unor dificultăți serioase care ar fi trebuit să determine Comisia să aibă îndoieli cu privire la compatibilitatea măsurii în cauză cu piața internă și să inițieze o procedură formală de investigare.
- 101 Din cele de mai sus rezultă că al șaptelea motiv trebuie respins ca nefondat.
- 102 Întrucât niciunul dintre motivele invocate de recurentă nu a fost admis, se impune respingerea recursului în totalitate.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 103 În temeiul articolului 184 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, atunci când recursul nu este fondat, Curtea se pronunță asupra cheltuielilor de judecată.
- 104 Potrivit articolului 138 alineatul (1) din acest regulament, aplicabil procedurii de recurs în temeiul articolului 184 alineatul (1) din acesta, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea recurente la plata cheltuielilor de judecată, iar recurenta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia să suporte cheltuielile de judecată aferente prezentului recurs.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a noua) declară și hotărăște:

1) Respinge recursul.

2) Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană.

Semnături