



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (четвърти разширен състав)

12 април 2019 година \*

„Жалба за отмяна — Държавни помощи — Мерки, приведени в действие от Германия в полза на летище Франкфурт Хан и авиокомпаниите, използващи това летище — Решение, с което мерките в полза на летище Франкфурт Хан се квалифицират като държавни помощи, съвместими с вътрешния пазар, и се установява, че няма държавна помощ в полза на авиокомпаниите, използващи това летище — Липса на лично засягане — Липса на пряко засягане — Недопустимост“

По дело T-492/15

**Deutsche Lufthansa AG**, установено в Кьолн (Германия), за което се явява А. Martin-Ehlers, адвокат,

жалбоподател,

срещу

**Европейска комисия**, за която се явяват К. Herrmann, Т. Maxian Rusche и S. Noë, в качеството на представители,

ответник,

подпомагана от:

**Land Rheinland-Pfalz** (Германия), за която се явява С. Koenig, университетски преподавател,

и от

**Ryanair DAC**, по-рано Ryanair Ltd, установено в Дъблин (Ирландия), за което се явяват G. Berrisch, адвокат, и В. Byrne, solicitor,

встъпили страни,

с предмет искане по член 263 ДФЕС за отмяна на Решение (ЕС) 2016/789 на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.21121 (C 29/2008) (ex NN 54/07), приведена в действие от Германия във връзка с финансирането на летище Франкфурт Хан и финансовите отношения между летището и Ryanair (ОВ L 134, 2016 г., стр. 46),

ОБЩИЯТ СЪД (четвърти разширен състав),

състоящ се от: Н. Kanninen, председател, J. Schwarcz, С. Iliopoulos, L. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (докладчик) и I. Reine, съдии,

\* Език на производството: немски.

секретар: S. Bukšek Томас, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 9 юли 2018 г.,

постанови настоящото

## Решение

### I. Обстоятелствата по спора

- 1 Жалбоподателят, Deutsche Lufthansa AG, е установена в Германия авиокомпания с основна дейност превоз на пътници. Най-важното ѝ базово летище е летище Франкфурт на Майн (Германия).
- 2 Летище Франкфурт Хан се намира в Германия на територията на Land Rheinland-Pfalz (провинция Рейнланд-Пфалц, наричана по-нататък „Провинцията“), на около 120 км западно от град Франкфурт на Майн и на 115 км от летище Франкфурт на Майн. До 1992 г. на мястото, където е разположено летище Франкфурт Хан, се е намирала военна база. Впоследствие тази база е преустроена на гражданско летище. На 1 април 1995 г. Федерална република Германия отстъпва собствеността върху инфраструктурата на дружеството Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG (наричано по-нататък „Holding Hahn“) — публично-частно партньорство с участието на Провинцията.
- 3 На 1 януари 1998 г. дружеството Flughafen Frankfurt/Main GmbH (наричано по-нататък „Fraport“), което експлоатира и управлява международно летище Франкфурт на Майн, придобива 64,90 % от дяловете в дружеството Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (наричано по-нататък „Flughafen Hahn“), експлоатиращо летище Франкфурт Хан.
- 4 През 1999 г. летище Франкфурт Хан привлича първия си нискотарифен превозвач, дружеството Ryanair Ltd (впоследствие Ryanair DAC, наричано по-нататък „Ryanair“). Първото споразумение на Flughafen Hahn с Ryanair влиза в сила на 1 април 1999 г. (наричано по-нататък „споразумението с Ryanair от 1999 г.“). Споразумението с Ryanair от 1999 г. е с петгодишен срок на действие и се отнася за летищните такси, които Ryanair трябва да заплаща.
- 5 През август 1999 г. Fraport придобива 73,37 % от дяловете в Holding Hahn и 74,90 % от дяловете в командитния си съдружник дружеството Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH.
- 6 На 31 август 1999 г. Провинцията и Fraport сключват споразумение, по силата на което Fraport се задължава да сключи споразумение за прехвърляне на печалби и загуби. Това споразумение е одобрено на същата дата, потвърдено е с нотариален акт на 24 ноември 2000 г. и влиза в сила на 1 януари 2001 г. По силата на същото споразумение Fraport има право на всички печалби, формирани от оператора на летище Франкфурт Хан, в замяна на което се задължава да покрива всички загуби на оператора (наричано по-нататък „споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2001 г.“).
- 7 Впоследствие Holding Hahn и Flughafen Hahn се сливат и се учредява дружеството Flughafen Hahn GmbH, впоследствие Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (наричано по-нататък „FFHG“ или „Франкфурт Хан“), 26,93 % от чийто капитал се притежава от Провинцията, а 73,07 % — от Fraport.

- 8 До 11 юни 2001 г. 100 % от дяловете във Fraport се притежават от публични акционери. На тази дата Fraport започва да се котира на фондовата борса и 29,71 % от акциите му са продадени на частни акционери, а 70,29 % продължават да се притежават от публични акционери.
- 9 На 16 октомври 2001 г. Провинцията одобрява тарифа на летищните такси на летище Франкфурт Хан, която се прилага с обратна сила, считано от 1 октомври 2001 г. (наричана по-нататък „тарифата от 2001 г.“).
- 10 На 14 декември 2001 г. от Fraport, а на 9 януари 2002 г. — от акционерите на FFHG, се взема решение за увеличаване на капитала на FFHG, за да се финансира най-спешната част от програма за подобряване на летищната инфраструктура (наричано по-нататък „увеличаването на капитала от 2001 г.“). Увеличаването на капитала от 2001 г. е в размер на 27 милиона евро, като на 9 януари 2002 г. Fraport внася 19,7 милиона евро, а Провинцията — 7,3 милиона евро.
- 11 На 14 февруари 2002 г. е сключено второ споразумение между FFHG и Ryanair (наричано по-нататък „споразумението с Ryanair от 2002 г.“). То заменя споразумението с Ryanair от 1999 г.
- 12 На 27 ноември 2002 г. Провинцията, Land Hessen (провинция Хесен, Германия), Fraport и FFHG сключват споразумение за развитие на летище Франкфурт Хан. В споразумението се предвижда второ увеличаване на капитала на FFHG, при което провинция Хесен да стане трети акционер на FFHG.
- 13 На 22 март 2004 г. е подготвено акционерно споразумение относно участието на Fraport, Провинцията и провинция Хесен в капитала на FFHG (наричано по-нататък „акционерното споразумение“). Fraport, Провинцията и провинция Хесен го подписват на 30 март 2005 г.
- 14 За да се изпълни акционерното споразумение, е договорено увеличаване на капитала на FFHG от 19,5 милиона евро с цел продължаване на инвестиционната програма, посочена в точка 10 по-горе. Между 2004 г. и 2009 г. Fraport, Провинцията и провинция Хесен вливат съответно 10,21 милиона, 540 000 и 8,75 милиона евро във FFHG на няколко транша. Провинцията и провинция Хесен освен това се ангажират да вляят всяка по още 11,25 милиона евро като капиталов резерв съобразно график на плащанията до 2009 г.
- 15 След описаното в точка 14 по-горе увеличаване на капитала (наричано по-нататък „увеличаването на капитала от 2004 г.“), чийто общ размер възлиза на 42 милиона евро, Fraport притежава 65 % от дяловете във FFHG, а провинция Хесен и Провинцията — по 17,5 %.
- 16 В акционерното споразумение се предвижда, че всеки нов дълг, договорен от FFHG, трябва да се покрива от Fraport, Провинцията и провинция Хесен пропорционално на участието им в капитала на FFHG и че действието на споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2001 г. следва да се продължи до 2014 г. За да се съобрази с тези задължения, на 5 април 2004 г. Fraport и FFHG сключват ново споразумение за прехвърляне на печалби и загуби (наричано по-нататък „споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г.“). Споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г. влиза в сила на 2 юни 2004 г., след като е одобрено от общото събрание на акционерите на Fraport с мнозинство от три четвърти, което се изисква в акционерното споразумение. По силата на споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г. Fraport се задължава да покрие всички загуби, понесени от FFHG между 2004 г. и 2009 г.
- 17 От 1997 г. до 2004 г. Провинцията изплаща на оператора на Франкфурт Хан преки безвъзмездни средства (наричани по-нататък „преките безвъзмездни средства от Провинцията“). С изплатените до 2000 г. преки безвъзмездни средства от Провинцията се цели финансиране на инвестициите в летищната инфраструктура, а с изплащаните от 2001 г. нататък се цели

финансиране на разходите за персонал за проверките за сигурност. Провинцията събира такса за сигурност на летището за всички пътници, заминаващи от летище Франкфурт Хан, от използващите това летище авиокомпании и превежда всички приходи от таксата, както и средства от общия си бюджет, на оператора на летище Франкфурт Хан като компенсация за извършването на проверките за сигурност (наричана по-нататък „компенсацията за проверките за сигурност“).

- 18 На 4 ноември 2005 г. е сключено допълнително споразумение към споразумението с Ryanair от 2002 г. (наричано по-нататък „споразумението с Ryanair от 2005 г.“).
- 19 Между 2003 г. и 2006 г. Комисията на Европейските общности получава редица жалби, в които се твърди, че Fraport, Провинцията и провинция Хесен са отпуснали държавни помощи на Ryanair и FFHG. На 22 септември 2003 г. и 1 юни 2006 г. едно от подалите жалби лица изпраща допълнителна информация на Комисията.
- 20 На 26 април 2006 г. Провинцията одобрява нова тарифа на летищните такси за Франкфурт Хан (наричана по-нататък „тарифата от 2006 г.“). Тя влиза в сила на 1 юни 2006 г.
- 21 С писма от 25 септември 2006 г. и 9 февруари 2007 г. Комисията иска сведения от Федерална република Германия, която изпълнява искането с писма от 20 декември 2006 г. и 29 юни 2007 г.
- 22 С писмо от 17 юни 2008 г. Комисията уведомява Федерална република Германия за решението си да започне официалната процедура по разследване, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО (впоследствие член 108, параграф 2 ДФЕС), за държавните помощи във връзка с финансирането на Франкфурт Хан и връзките му с Ryanair (наричано по-нататък „решението за започване на разследването от 2008 г.“). Решението, с което заинтересованите страни са приканени да представят мненията си, е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 17 януари 2009 г. (ОВ С 12, 2009 г., стр. 6).
- 23 На 31 декември 2008 г. Fraport продава на Провинцията цялото си дялово участие във FFHG. Вследствие на тази продажба, от една страна, Провинцията притежава мажоритарен дял от 82,5 % в FFHG, а останалите 17,5 % продължават да са притежание на провинция Хесен, и от друга страна, действието на споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г. е прекратено.
- 24 В рамките на официалната процедура по разследване Комисията получава мнения, по-специално от жалбоподателя и Ryanair, които са предоставени на Федерална република Германия.
- 25 На 1 юли 2009 г. Федерална република Германия представя на Комисията своето мнение и допълнителна информация.
- 26 На 13 юли 2011 г. Комисията решава да започне втора официалната процедура по разследване относно мерките за финансиране на FFHG, взети между 2009 г. и 2011 г. Решението, с което заинтересованите страни са приканени да представят мненията си, е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 21 юли 2012 г. (ОВ С 216, 2012 г., стр. 1). Двете процедури съответно се провеждат успоредно.
- 27 С писмо от 20 февруари 2012 г. Комисията иска от Федерална република Германия да ѝ предостави по-обстойна информация във връзка с решението за започване на разследването от 2008 г. Федерална република Германия изпълнява искането с писмо от 16 април 2012 г.
- 28 С писмо от 27 юли 2012 г. Комисията изпраща ново искане за допълнителна информация до Федерална република Германия, която изпълнява искането с писмо от 4 септември 2012 г.

- 29 Федерална република Германия се ангажира да влее капитали във FFHG, за да рефинансира заемите на това дружество, предназначени за финансиране на инфраструктурните мерки, за които е взето решение от публичните органи между 1997 г. и 2012 г. и които не попадат в обхвата на споразуменията за прехвърляне на печалби и загуби, увеличаванията на капитала или другите безвъзмездни средства (наричано по-нататък „последното увеличаване на капитала“).
- 30 С писмо от 25 февруари 2014 г. Комисията уведомява Федерална република Германия за приемането на 20 февруари 2014 г. на Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите (ОВ С 99, 2014 г., стр. 3, наричани по-нататък „Насоките от 2014 г.“).
- 31 С писма от 23 март и 4 април 2014 г. Комисията иска нови разяснения от Федерална република Германия. С писма от 17 и 24 април и 9 май 2014 г. Федерална република изпълнява искането.
- 32 На 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* е публикувано съобщение, с което държавите членки и заинтересованите страни са приканени да представят мнения по прилагането на Насоките от 2014 г. към настоящия случай. Жалбоподателят представя мнение, което Комисията изпраща на Федерална република Германия с писмо от 26 август 2014 г. С писмо от 3 септември 2014 г. Федерална република Германия уведомява Комисията, че няма да представи мнение.
- 33 На 1 октомври 2014 г. Комисията приема Решение (ЕС) 2016/789 относно държавна помощ SA.21121 (С 29/2008) (ex NN 54/07), приведена в действие от Германия във връзка с финансирането на летище Франкфурт Хан и финансовите отношения между летището и Ryanair (ОВ L 134, 2016 г., стр. 46, наричано по-нататък „обжалваното решение“).

## **II. Обжалваното решение**

- 34 В обжалваното решение Комисията проверява, от една страна, дали е налице държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, що се отнася, първо, до мерките в полза на летище Франкфурт Хан (вж. съображения 292—420 от обжалваното решение), второ, до мерките в полза на Ryanair (вж. съображения 421—456, 464—484 и 580 от обжалваното решение), и трето, до мерките в полза на авиокомпаниите, използващи летище Франкфурт Хан, а именно тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. (вж. съображения 457—463, 485—494 и 581 от обжалваното решение). От друга страна, тъй като приема, че някои от мерките в полза на летище Франкфурт Хан представляват държавна помощ, Комисията проверява тяхната съвместимост с вътрешния пазар (вж. съображения 497—579 от обжалваното решение).

### **A. Мерки в полза на Франкфурт Хан**

- 35 На първо място, Комисията констатира, че споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2001 г. не представлява държавна помощ. Комисията приема по същество, че въпросното споразумение е било окончателно сключено преди постановяването на решение от 12 декември 2000 г., Aéroports de Paris/Комисия (Т-128/98, ЕУ:Т:2000:290), тоест по време, когато публичните власти с основание са могли да считат, че мерките по финансиране на летище Франкфурт Хан не представляват държавни помощи.
- 36 На второ място, Комисията проверява дали увеличаването на капитала от 2001 г. представлява държавна помощ. В това отношение, най-напред, Комисията приема, от една страна, че увеличаването на капитала от 2001 г. е финансирано от общия бюджет на Провинцията, тоест чрез държавни ресурси, и от друга страна, че отговорност за него носи държавата. Освен това Комисията приема, от една страна, че участието на Fraport в това увеличаване на капитала е



извършено чрез държавни ресурси, тъй като Fraport е предприятие с мажоритарно публично участие, чиито ресурси подлежат на пряк или непряк контрол от държавата, и от друга страна, че отговорност за участието носи държавата, тъй като Fraport се считало за „зависимо публично предприятие“ и тъй като ръководството на FFHG водело преки преговори с Провинцията и провинция Хесен, като Провинцията директно насърчила Fraport да участва в увеличаването на капитала от 2001 г. Освен това Комисията приема, че увеличаването на капитала от 2001 г. е предоставило изборително предимство на FFHG, тъй като решението да бъде рекапитализирано не съответства на принципа на оператора в условията на пазарна икономика. Накрая, Комисията приема, че поради по-специално големината на летище Франкфурт Хан и близостта му до други летища на Европейския съюз увеличаването на капитала от 2001 г. може да засегне търговията между държавите членки и да наруши конкуренцията.

- 37 На трето място, Комисията анализира заедно, що се отнася до Fraport, увеличаването на капитала от 2004 г. и споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г., тъй като сключването на това споразумение, чието действие е трябвало да продължи до 31 декември 2014 г., е било предварително условие за увеличаването на капитала от 2004 г. Комисията посочва, че споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г. е трябвало да бъде одобрено от Fraport с мнозинство от поне три четвърти от гласовете в общото събрание на акционерите, което мнозинство не е можело да се постигне без участието на частните акционери на посоченото дружество, тъй като публичните акционери притежавали едва около 70 % от дяловете. От това Комисията прави извода, че публичните акционери не са можели да контролират решението за одобряването от Fraport на споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г. и съответно решението за увеличаването на капитала от 2004 г., за които поради това отговорността не се носи от държавата.
- 38 Ето защо Комисията приема, че споразумението за прехвърляне на печалби и загуби от 2004 г. и участието на Fraport в увеличаването на капитала от 2004 г. не представляват държавни помощи.
- 39 Що се отнася до участията на Провинцията и провинция Хесен в увеличаването на капитала от 2004 г., най-напред, Комисията посочва, че участията са били финансирани от общия бюджет на всяка от тях, тоест чрез държавни ресурси, и че за тези участия отговорност носи държавата. По-нататък, Комисията приема, че въпросните участия не са съответствали на принципа на оператора в условията на пазарна икономика и съответно са предоставили изборително предимство на FFHG. Накрая, Комисията припомня, че всяко изборително икономическо предимство, предоставено на FFHG, рискува да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.
- 40 Поради това Комисията заключава, че участията на Провинцията и провинция Хесен в увеличаването на капитала от 2004 г. представляват държавна помощ.
- 41 На четвърто място, Комисията проверява дали компенсацията за проверките за сигурност представлява държавна помощ.
- 42 В това отношение, най-напред, Комисията посочва, че по германското право само разходите, свързани с осигуряването и поддържането на пространства и помещения, необходими за извършване на проверките за сигурност, могат да бъдат възстановени от Провинцията на оператора на летище Франкфурт Хан. Комисията съответно приема, че тъй като поемането от Провинцията на разходите за проверките за сигурност надхвърля възстановимите разходи, Провинцията е освободила оператора на летище Франкфурт Хан от разходи, които по принцип той трябва да поеме, и така му е предоставила изборително предимство.

- 43 По-нататък, Комисията отчита, че сумата на компенсацията за проверките за сигурност, изплатена от Провинцията на оператора на летище Франкфурт Хан, включва не само приходите от таксата за сигурност на летището, събирани от авиокомпаниите, но и средства, вземани от общия бюджет на Провинцията. От това Комисията заключава, че тази компенсация е финансирана чрез държавни ресурси и за нея отговорност носи държавата.
- 44 Освен това Комисията припомня, че всяко изборително икономическо предимство, предоставено на оператора на летище Франкфурт Хан, рискува да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.
- 45 Накрая, Комисията приема, че тъй като сумите, изплатени на оператора на летище Франкфурт Хан от Провинцията за проверките за сигурност, надхвърлят приходите от таксата за сигурност на летището, събирани от авиокомпаниите, публичното финансиране, предоставено на оператора на летище Франкфурт Хан като компенсация за проверките за сигурност, представлява държавна помощ.
- 46 На пето място, що се отнася до преките безвъзмездни средства от Провинцията, от една страна, Комисията приема, че предоставените такива от 1997 г. до 2000 г., предназначени за финансиране на инвестициите в летищната инфраструктура, не представляват държавни помощи, тъй като решението за тях е взето преди постановяване на решение от 12 декември 2000 г., Aéroports de Paris/Комисия (Т-128/98, ЕУ:Т:2000:290). От друга страна, Комисията приема, че за преките безвъзмездни средства от Провинцията, с които между 2001 г. и 2004 г. са финансирани разходите за персонал за проверките за сигурност, трябва да се извърши проверка в качеството им на възможни държавни помощи, тъй като с тях са покрити разходи, които е трябвало да се поемат от оператора на летище Франкфурт Хан.
- 47 В това отношение, най-напред, Комисията посочва, че преките безвъзмездни средства, изплатени между 2001 г. и 2004 г. от Провинцията, на обща стойност 1,93 милиона евро, са финансирани чрез държавни ресурси и съответно за тях отговорност носи държавата. Тъй като с въпросните безвъзмездни средства са покрити разходи, които е трябвало да се поемат от оператора на летище Франкфурт Хан, и тъй като са отпуснати само на този оператор, Комисията приема, че те са му осигурили изборително икономическо предимство. Накрая, Комисията припомня, че всяко изборително икономическо предимство, предоставено на оператора на летище Франкфурт Хан, рискува да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки. Комисията съответно заключава, че разглежданите безвъзмездни средства представляват държавни помощи.
- 48 На шесто и последно място, Комисията счита, че последното увеличаване на капитала, предназначено за рефинансиране на взетите от FFHG заеми за финансиране на инфраструктурните подобрения на летище Франкфурт Хан между 1997 г. и 2012 г., представлява държавна помощ и в това отношение препраща към изложените от нея виждания относно участието на Провинцията и провинция Хесен в увеличаването на капитала от 2004 г. и в компенсацията за проверките за сигурност.
- 49 Така Комисията приема, от една страна, че помощите за инвестиране, предоставени неправомерно на FFHG — а именно увеличаването на капитала от 2001 г., вноските на Провинцията и провинция Хесен при увеличаването на капитала от 2004 г. и последното увеличаване на капитала — са съвместими с вътрешния пазар, тъй като отговарят на критериите по параграф 61 от Насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища (ОВ С 312, 2005 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 14, стр. 188). От друга страна, според Комисията оперативните помощи, предоставени неправомерно на оператора на летище Франкфурт Хан преди 4 април 2014 г. — а

именно компенсацията за проверките за сигурност и преките безвъзмездни средства от Провинцията — са съвместими с вътрешния пазар, тъй като отговарят на критериите по параграф 137 от Насоките от 2014 г.

### **Б. Мерки в полза на Ryanair**

- 50 Най-напред, за да прецени дали е налице държавна помощ в полза на Ryanair, Комисията приема, че трябва да се определи дали споразумението с Ryanair от 1999 г., споразумението с Ryanair от 2002 г. и споразумението с Ryanair от 2005 г. съответстват на принципа на оператора в условията на пазарна икономика към момента на сключването им. В това отношение Комисията посочва, че съгласно Насоките от 2014 г. при прилагането на принципа на оператора в условията на пазарна икономика трябва да се прецени *ex ante* допълнителната рентабилност на всяко от споразуменията, сключени между Ryanair и оператора на Франкфурт Хан, като се отчетат всички релевантни допълнителни приходи и разходи, свързани с всяко от споразуменията.
- 51 Комисията по същество приема, че споразумението с Ryanair от 1999 г., споразумението с Ryanair от 2002 г. и споразумението с Ryanair от 2005 г. съответстват на принципа на оператора в условията на пазарна икономика, тъй като могат да допринесат за рентабилността на летище Франкфурт Хан, в смисъл че предвижданите допълнителни приходи надхвърлят предвижданите допълнителни разходи. От това Комисията заключава, че трите разглеждани споразумения не са предоставили никакво предимство на Ryanair и съответно не съдържат елементи на помощ.

### **В. Тарифи на летищните такси**

- 52 Комисията приема, че тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. съответстват на принципа на оператора в условията на пазарна икономика, тъй като постепенно са допринесли, според подход *ex ante*, за рентабилността на летище Франкфурт Хан.
- 53 Поради това според Комисията тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. не предоставят никакво икономическо предимство на авиокомпаниите, използващи летище Франкфурт Хан, което те не биха получили при нормални пазарни условия, и тези тарифи съответно не представляват държавна помощ.

### **Г. Диспозитив на обжалваното решение**

- 54 Диспозитивът на обжалваното решение гласи:

#### *„Член 1*

1. Държавната помощ, която е била приведена в действие от Германия неправомерно в нарушение на член 108, параграф 3 [ДФЕС] в полза на [FFHG] в периода 2001—2012 г. чрез увеличението на капитала от 2001 г. в размер на 27 милиона евро, увеличението на капитала от 2004 г. в размер на 22 милиона евро и преките безвъзмездни средства, предоставени от [Провинцията] [...] е съвместима с вътрешния пазар.

2. Увеличението на капитала от 2004 г. от Fraport [...] и споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите от 2004 г. не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 [ДФЕС].



## Член 2

1. Споразумението между Ryanair и [FFHG], влязло в сила на 1 април 1999 г., не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 [ДФЕС].
2. Споразумението между Ryanair и [FFHG] от 14 февруари 2002 г. не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 [ДФЕС].
3. Договорът „Споразумение между Ryanair и [FFHG]. Доставка на между 6 до 18 самолета в периода 2005—2012 г.“ от 4 ноември 2005 г. не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 [ДФЕС].

## Член 3

Тарифите на летищните такси, които са влезли в сила на 1 октомври 2001 г. и на 1 юни 2006 г., не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 [ДФЕС].

## Член 4

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия“.

## III. Производство и искания на страните

- 55 На 26 август 2015 г. жалбоподателят подава разглежданата жалба в секретариата на Общия съд.
- 56 На 13 ноември 2015 г. Комисията подава писмената защита в секретариата на Общия съд.
- 57 Писмената реплика и писмената дуплика постъпват в секретариата на Общия съд съответно на 5 февруари и 31 март 2016 г.
- 58 На 5 октомври 2015 г. Ryanair plc подава в секретариата на Общия съд молба за встъпване в подкрепа на исканията на Комисията. С писмо, постъпило в секретариата на Общия съд на 23 октомври 2015 г., в съответствие с член 144, параграф 8 от Процедурния правилник на Общия съд Ryanair plc го уведомява, че оттегля молбата си за встъпване.
- 59 С определение от 18 ноември 2015 г. председателят на шести състав на Общия съд, от една страна, разпорежда заличаването на Ryanair plc по дело T-492/15 в качеството му на подало молба за встъпване лице, и от друга страна, осъжда това дружество да поеме съдебните си разноски.
- 60 С молби, постъпили в секретариата на Общия съд съответно на 23 октомври и 17 ноември 2015 г., Ryanair и Провинцията искат да встъпят в подкрепа на исканията на Комисията. С определения от 26 февруари 2016 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (T-492/15, непубликувано, EU:T:2016:126), и от 17 март 2016 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (T-492/15, непубликувано, EU:T:2016:193), председателят на шести състав на Общия съд допуска съответно встъпването на Провинцията и на Ryanair.
- 61 Встъпилите страни, Провинцията и Ryanair, подават изявленията си при встъпване в секретариата на Общия съд съответно на 12 март и 20 май 2016 г.
- 62 Становищата на жалбоподателя по изявленията при встъпване на Провинцията и Ryanair постъпват в секретариата на Общия съд съответно на 2 май и 18 юли 2016 г.

- 63 С писма, постъпили в секретариата на Общия съд съответно на 7 април и 15 юли 2016 г., Комисията посочва, че няма да представя становища по изявленията при встъпване на Провинцията и Ryanair.
- 64 След промяна на състава на Общия съд, в интерес на доброто правораздаване на основание член 27, параграф 3 от процедурния му правилник председателят на Общия съд разпределя делото на нов съдия докладчик, който е включен в първи състав.
- 65 С писмо, постъпило в секретариата на Общия съд на 29 април 2016 г., жалбоподателят излага допълнителни съображения, представени като нови основания. Провинцията, Ryanair и Комисията подават становищата си по тези съображения в секретариата на Общия съд съответно на 19, 26 и 29 август 2016 г.
- 66 На 6 юни 2016 г. в рамките на процесуално-организационни действия Общият съд (първи състав) поставя писмено въпрос на жалбоподателя. Жалбоподателя отговаря на въпроса в определения срок.
- 67 След промяна в съставите на Общия съд съдията докладчик е включен в четвърти състав, на който на основание член 27, параграф 5 от Процедурния правилник настоящото дело съответно е разпределено.
- 68 На 6 октомври 2016 г. жалбоподателя подава в секретариата на Общия съд молба с ново доказателствено искане.
- 69 Становищата на Комисията, Провинцията и Ryanair по новото доказателствено искане постъпват в секретариата на Общия съд съответно на 28 октомври и 4 и 14 ноември 2016 г.
- 70 С писмо, постъпило в секретариата на Общия съд на 11 април 2017 г., жалбоподателят отново излага допълнителни съображения, представени като нови основания. На 12 май 2017 г. Провинцията подава становището си по тези съображения в секретариата на Общия съд. Комисията и Ryanair подават своите становища по същите съображения в секретариата на Общия съд на 2 юни 2017 г.
- 71 На 26 май 2017 г. жалбоподателят подава в секретариата на Общия съд молба с ново доказателствено искане.
- 72 На 23 юни 2017 г. Провинцията и Ryanair подават в секретариата на Общия съд становищата си по новото доказателствено искане на жалбоподателя. Комисията подава своето становище по същото доказателствено искане в секретариата на Общия съд на 28 юни 2017 г.
- 73 На 15 март 2018 г., по предложение на четвърти състав, на основание член 28 от Процедурния правилник Общият съд решава да преразпредели делото на разширен съдебен състав.
- 74 На 22 май 2018 г. в рамките на процесуално-организационните действия, предвидени в член 89 от Процедурния правилник, Общият съд (четвърти разширен състав) поставя писмено въпроси на жалбоподателя и Комисията относно мерките в полза на Франкфурт Хан, както и въпроси на всички страни относно мерките в полза на Ryanair. С изявления, постъпили в секретариата на Общия съд на 8 и 21 юни 2018 г., страните отговарят на писмените въпроси.
- 75 На 5 юни 2018 г. Ryanair иска на г-жа R. — водещ автор на доклада на консултантския кабинет Охега, изготвен по искане на Ryanair и цитиран в обжалваното решение и в писмените изявления на страните — да бъде разрешено да вземе думата в хода на съдебното заседание, за да отговори на евентуалните въпроси на Общия съд, и да се изразява на английски език.

- 76 На 15 и 22 юни 2018 г. жалбоподателят, Комисията и Провинцията подават в секретариата на Общия съд своите становища по искането на Ryanair, посочено в точка 75 по-горе. Провинцията е съгласна с искането, докато другите страни възразяват, по-специално срещу използването на английски език от г-жа R. Председателят на четвърти състав отнася искането за решаване от състава.
- 77 С определение от 6 юли 2018 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (Т-492/15, непубликувано, ЕУ:Т:2018:434), на г-жа R. е разрешено да вземе думата на английски език в хода на съдебното заседание в присъствието и под надзора на представителите на Ryanair.
- 78 На 7 юли 2018 г. Комисията подава в секретариата на Общия съд поправка на писмения си отговор на въпросите, поставени от Общия съд на 22 май 2018 г.
- 79 Устните състезания и отговорите на главните страни на поставените от Общия съд въпроси са изслушани в съдебното заседание, проведено на 9 юли 2018 г. Г-жа R. не взема думата.
- 80 Жалбоподателят иска от Общия съд:
- да отмени обжалваното решение и
  - да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.
- 81 Комисията и Провинцията искат от Общия съд:
- да отхвърли жалбата като недопустима и при всички положения като неоснователна и
  - да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.
- 82 В писмената дуплика Комисията освен това иска в писмената реплика да бъдат премахнати позоваванията на писмената защита на Комисията, подадена по делото, по което е постановено решение от 27 април 2017 г., Germanwings/Комисия (Т-375/15, непубликувано, ЕУ:Т:2017:289).
- 83 Ryanair иска от Общия съд:
- да отхвърли жалбата и
  - да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

#### **IV. От правна страна**

- 84 В подкрепа на жалбата си жалбоподателят по същество изтъква седем основания, изведени, първото, от процедурна грешка, второто и третото, от грешки в преценката на фактите, четвъртото, от явни противоречия в обжалваното решение, а петото, шестото и седмото, от нарушения на член 107 ДФЕС. С две отделни писмени изявления жалбоподателят освен това излага съображения, които представя като нови основания.
- 85 Комисията формално не повдига възражение за недопустимост, но твърди, че липсват три абсолютни процесуални предпоставки. Първо, тя твърди главно че в жалбата няма логическа последователност. Второ, при условията на евентуалност Комисията твърди, че жалбоподателят няма правен интерес да иска отмяната на обжалваното решение в частта му относно мерките в полза на Франкфурт Хан. Трето, също при условията на евентуалност Комисията твърди, че жалбоподателят няма активна процесуална легитимация.

- 86 Провинцията от своя страна твърди, че липсва една допълнителна абсолютна процесуална предпоставка, а именно че възможността за обжалване е преклудирана.
- 87 Комисията и встъпилите страни твърдят, че жалбата във всички случаи е неоснователна.
- 88 Жалбоподателят твърди, че жалбата е допустима и основателна. Той добавя, от една страна, че Провинцията вече няма интерес от изхода на делото и съответно е загубила качеството си на встъпила страна, и от друга страна, че писмената защита е недопустима.
- 89 В разглеждания случай Общият съд счита, че на първо място следва да се разгледа допустимостта на писмената защита, на второ място, дали Провинцията е запазила качеството си на встъпила страна, и на трето място, допустимостта на жалбата. Само ако жалбата е допустима, на четвърто място, Общият съд съответно ще се произнесе по основателността ѝ.

#### **А. По допустимостта на писмената защита**

- 90 Жалбоподателят твърди, че писмената защита на Комисията е недопустима изцяло, тъй като съдържа нелогични и съответно неразбираеми съображения. Всъщност в писмената защита Комисията се отклонила от структурата на обжалваното решение без видима причина, променила реда на подлежащите на разглеждане елементи, произволно се отклонила от елементите от преценката на някои мерки и оспорвала установени факти. Освен това точка 2.2.2.1 от писмената защита се предхождала от заглавие, което не съответствало на нейното съдържание.
- 91 Комисията иска твърдението за липса на абсолютна процесуална предпоставка да се отхвърли.
- 92 Съгласно член 81, параграф 1, буква в) от Процедурния правилник писмената защита съдържа изтъкнатите основания и доводи. Следователно, за да се гарантира правната сигурност и добро правораздаване, писмената защита е допустима само ако съществените правни и фактически обстоятелства, на които тя се основава следват поне обобщено, но по логичен и разбираем начин от нейния текст (решение от 5 март 2014 г., HP Health Clubs Iberia/CXВП — Shiseido (ZENSATIONS), T-416/12, непубликувано, EU:T:2014:104, т. 18).
- 93 В разглеждания случай впрочем трябва да се констатира, че основанията и доводите, на които се позовава Комисията, следват от текста на писмената защита с достатъчна степен на яснота и точност. Така, от писмената защита ясно следва, че Комисията, от една страна, оспорва допустимостта на жалбата, твърдейки, че в текста ѝ няма логическа последователност и че жалбоподателят няма правен интерес и активна процесуална легитимация (т. 1), и от друга страна, защитава основателността на обжалваното решение в частта му относно мерките в полза на Ryanair (т. 2), мерките в полза на Франкфурт Хан (т. 3) и тарифите на таксите (т. 4). Дори да се допусне за доказано, че Комисията не следва структурата на обжалваното решение, не отбелязва всички факти, които жалбоподателят счита за релевантни, оспорва факти, които се твърди, че са установени, и не следи за съответствието между съдържанието на дадена точка и нейното заглавие, тези обстоятелства не биха отнели нищо от яснота и логическата последователност на това изложение. Трябва впрочем да се отбележи, че в писмената реплика жалбоподателят е могъл да установи доводите, изложени в писмената защита, и да им отговори.
- 94 Поради това твърдението за липса на абсолютна процесуална предпоставка, тъй като писмената защита била логически непоследователна, трябва да се отхвърли.

## Б. По встъпването на Провинцията

- 95 В отговор на въпросите, поставени от Общия съд писмено в рамките на процесуално-организационните действия, и на въпросите, поставени от Общия съд устно в хода на съдебното заседание, жалбоподателят твърди, че Провинцията вече няма пряк и настоящ интерес от изхода на делото, тъй като продала дяловото си участие във FFHG през лятото на 2017 г. след постановяването на определение от 26 февруари 2016 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (T-492/15, непубликувано, EU:T:2016:126), с което председателят на шести състав на Общия съд я допуска да встъпи в подкрепа на исканията на Комисията. Провинцията съответно загубила качеството си на встъпила страна.
- 96 Комисията и встъпилите страни оспорват доводите на жалбоподателя.
- 97 Съгласно член 40, втора алинея от Статута на Съда на Европейския съюз, която разпоредба е приложима в производството пред Общия съд по силата на член 53, първа алинея от същия статут, всяко лице, което докаже интерес от изхода на дело — с изключение на дела между държави членки, между институции на Съюза или между държави членки, от една страна, и институции на Съюза, от друга — има право да встъпи. Интересът от изхода на делото по смисъла на член 40 от Статута на Съда на Европейския съюз, означава пряк и настоящ интерес да бъдат уважени исканията, в подкрепа на които се извършва встъпването (определение от 10 януари 2006 г., Diputación Foral de Álava и Gobierno Vasco/Комисия, T-227/01, EU:T:2006:3, т. 4 и 15). Този настоящ интерес трябва да продължава да съществува до решаването на делото (вж. в този смисъл решение от 13 септември 2010 г., Гърция и др./Комисия, T-415/05, T-416/05 и T-423/05, EU:T:2010:386, т. 64 и 65).
- 98 Следователно допускането на Провинцията да встъпи в подкрепа на исканията на Комисията с определение от 26 февруари 2016 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (T-492/15, непубликувано, EU:T:2016:126), не е пречка при постановяване на съдебното решение да се извърши нова проверка на допустимостта на встъпването ѝ (вж. в този смисъл решение от 8 юли 1999 г., Hüls/Комисия, C-199/92 P, EU:C:1999:358, т. 52).
- 99 В разглеждания случай трябва да се отбележи, че в точка 13 от определение от 26 февруари 2016 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (T-492/15, непубликувано, EU:T:2016:126), председателят на шести състав на Общия съд действително посочва, че Провинцията е сред „основните акционери“ на FFHG.
- 100 Трябва обаче да се припомни, че в производство по жалба за отмяна срещу решение, с което Комисията квалифицира някои мерки, взети от субдържавен субект, като непредставяващи държавни помощи или ги обявява за съвместими с вътрешния пазар, за взелия тези мерки субдържавен субект интересът от изхода на делото е доказан по смисъла на член 40 от Статута на Съда. Всъщност решението на Общия съд по такова дело може да доведе до поставяне под въпрос на квалифицирането на тези мерки и съответно да породят правни последици, които могат да засегнат собствените интереси на взелия ги субдържавен субект, по-специално като се постави под въпрос правото му да упражнява по свое усмотрение правомощията си (определение от 4 февруари 2015 г., Grandi Navi Veloci/Комисия, T-506/14, непубликувано, EU:T:2015:102, т. 12—15).
- 101 Впрочем в точка 13 от определение от 26 февруари 2016 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (T-492/15, непубликувано, EU:T:2016:126), председателят на шести състав заключава, че Провинцията е доказала наличие на интерес от изхода на делото, по-специално поради интереса, който има териториален субект като Провинцията от встъпването в дело, отнасящо се за законосъобразността на решението, с което за съвместими с вътрешния пазар се обявяват редица мерки, за които Провинцията е допринесла не само в качеството си на акционер на FFHG, но и чрез отпускането на безвъзмездни средства.



- 102 Освен това в точка 14 от определение от 26 февруари 2016 г., Deutsche Lufthansa/Комисия (Т-492/15, непубликувано, ЕУ:Т:2016:126), за да заключи, че Провинцията е имала интерес от изхода на делото, председателят на шести състав също така приема за необходимо да се отчете рискът евентуалната отмяна на обжалваното решение да постави под въпрос усилията, полагани от Провинцията от 90-те години нататък за създаване на летище, предназначено за разтоварване на летище Франкфурт на Майн, и за развитие на региона Хунсрюк в Германия.
- 103 При това положение се налага изводът, че Провинцията продължава да има интерес от изхода на делото и съответно не е загубила качеството си на встъпила страна поради продажбата на дяловото си участие във FFHG.

## **В. По допустимостта на жалбата**

### *1. По липсата на логическа последователност в жалбата*

- 104 В писмената си защита Комисията, подкрепяна от Ryanair, твърди, че жалбата не отговаря на изискванията за форма по член 76, буква г) от Процедурния правилник. Всъщност според Комисията в жалбата изтъкнатите основания не са изложени логически последователно. От една страна, частта от жалбата, където са описани тези основания, се отнасяла единствено за прилагането на критерия за частния инвеститор и в резултат на това само частично обхващала твърдените проблеми, които създавало обжалваното решение и които са описани в предходните части от същата жалба. Въпросните основания съответно се отнасяли единствено за член 2 от обжалваното решение, съгласно който Комисията, прилагайки критерия за частния инвеститор, изключва наличието на държавни помощи в полза на Ryanair.
- 105 От друга страна, частта от жалбата, където са описани изтъкнатите основания, не била нито логически последователна, нито разбираема в частта, отнасяща се до твърдяна неправилна констатация по фактите и до твърдяната тяхна погрешна преценка при прилагането на критерия за частния инвеститор. Всъщност изложението в тази част се свеждало само до общо твърдение, без да се дават обяснения извън цялостното препращане към останалата част от жалбата.
- 106 Жалбоподателят иска посоченото твърдение за липса на абсолютна процесуална предпоставка да се отхвърли.
- 107 Трябва да се припомни, че съгласно член 76, буква г) от Процедурния правилник исковата молба или жалбата трябва да съдържа предмета на спора, изтъкнатите основания и доводи, както и кратко изложение на посочените основания. Независимо от всякакви терминологични въпроси, това трябва да се направи достатъчно ясно и точно, за да може ответникът да подготви защитата си, а Общият съд да се произнесе по иска или жалбата, евентуално без да разполага с друга информация. С цел гарантиране на правната сигурност и на добро правораздаване, за да са допустими искът или жалбата с оглед на член 76, буква г) от Процедурния правилник, е необходимо съществените правни и фактически обстоятелства, на които те се основават, да следват поне обобщено, но по логичен и разбираем начин от текста на самата искова молба или жалба (вж. решения от 12 май 2016 г., Италия/Комисия, Т-384/14, ЕУ:Т:2016:298, т. 38 (непубликувано) и цитираната съдебна практика, и от 27 април 2017 г., Germanwings/Комисия, Т-375/15, непубликувано, ЕУ:Т:2017:289, т. 23 и цитираната съдебна практика).

- 108 В разглеждания случай трябва да се констатира, че при съставянето на жалбата е използвана нетипична структура. Всъщност жалбата съдържа изложение на обстоятелствата по спора и на предмета на жалбата (т. 1), обобщение на някои от изтъкнатите оплаквания (т. 2), подробно изложение на всички изтъкнати оплаквания (т. 3—9), една точка, посветена на допустимостта на жалбата (т. 10), и кратки съображения по „основателността на жалбата“ (т. 11).
- 109 Въпреки това от жалбата достатъчно ясно следва, че жалбоподателят иска обжалваното решение да бъде отменено изцяло и в подкрепа на това искане излага седем отделни основания. Противно на впечатлението, което е възможно да създава заглавието ѝ, частта „Основателност на жалбата“ не е предназначена за пълно и изчерпателно излагане на всички основания в жалбата. Напротив, в тази част по същество само се припомня, че някои от изтъкнатите оплаквания подлежат на съдебен контрол от Общия съд.
- 110 Трябва впрочем да се отбележи, както обръща внимание жалбоподателят, че в писмената си защита Комисията установява кои са изтъкнатите основания в разглеждания случай и подробно опровергава всяко от тях.
- 111 Следователно основанията и оплакванията в жалбата следват от текста ѝ достатъчно ясно, точно и логично, за да може Комисията да подготви защитата си, а Общият съд — да се произнесе по жалбата.
- 112 При това положение твърдението за липса на абсолютна процесуална предпоставка, тъй като жалбата била логически непоследователна, трябва да се отхвърли.

## ***2. По липсата на активна процесуална легитимация на жалбоподателя***

- 113 Комисията, подкрепяна от встъпилите страни, твърди при условията на евентуалност, че жалбоподателят няма активна процесуална легитимация по член 263, четвърта алинея ДФЕС. Комисията излага два доводи в подкрепа на това твърдение за липса на абсолютна процесуална предпоставка — първият, че жалбоподателят не е засегнат пряко и лично, а вторият, че обжалваното решение не е подзаконов акт.
- 114 Съгласно член 263, четвърта алинея ДФЕС всяко физическо или юридическо лице може да подаде жалба, съгласно условията, предвидени в първа и втора алинея от същата разпоредба, срещу решенията, които са адресирани до него или които го засягат пряко и лично, както и срещу подзаконови актове, които го засягат пряко и които не включват мерки за изпълнение.
- 115 Така в член 263, четвърта алинея ДФЕС се разграничават три хипотези, при които жалба за отмяна, подадена от физическо или юридическо лице, може да бъде обявена за допустима, и трябва да се провери дали някоя от тези хипотези е налице в разглеждания случай, за да се вземе отношение по настоящото твърдение за липса на абсолютна процесуална предпоставка.
- 116 Най-напред трябва да се констатира, както следва от член 4 от обжалваното решение, че неговият единствен адресат е Федерална република Германия, а не жалбоподателят. Това е така, тъй като предвид неговата обща структура, производството за контрол върху държавните помощи е производство, което започва спрямо държавата членка, отговаряща за предоставянето на помощта (решения от 24 март 2011 г., Freistaat Sachsen и Провинцията Sachsen-Anhalt/Комисия, Т-443/08 и Т-455/08, ЕУ:Т:2011:117, т. 50 и от 12 ноември 2015 г., HSH Investment Holdings Coinvest-С и HSH Investment Holdings FSO/Комисия, Т-499/12, ЕУ:Т:2015:840, т. 28). Следователно разглежданата жалба не може да се обяви за допустима въз основа на първата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.

- 117 При това положение разглежданата жалба може да се обяви за допустима въз основа на втората и третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС само ако, от една страна, жалбоподателят е пряко и лично засегнат от обжалваното решение, или от друга страна, жалбоподателят е пряко засегнат от обжалваното решение и то представлява подзаконов акт, който не включва мерки за изпълнение (вж. в този смисъл решения от 19 декември 2013 г., Telefónica/Комисия, С-274/12 Р, ЕУ:С:2013:852, т. 19, от 27 февруари 2014 г., Stichting Woonpunt и др./Комисия, С-132/12 Р, ЕУ:С:2014:100, т. 44 и от 17 септември 2015 г., Mory и др./Комисия, С-33/14 Р, ЕУ:С:2015:609, т. 59).
- 118 В разглеждания случай, с оглед на втората и третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС, трябва да се провери активната процесуална легитимация на жалбоподателя да оспори обжалваното решение, от една страна, в частта му относно мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair (вж. т. 119—187 по-долу), и от друга страна, в частта му относно тарифите на летищните такси (вж. т. 188—212 по-долу).

***а) По активната процесуална легитимация на жалбоподателя да оспори обжалваното решение в частта му относно мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair***

- 119 Комисията твърди, че жалбоподателят не разполага с активна процесуална легитимация да оспори обжалваното решение в частта му относно мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair, нито въз основа на втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС, нито въз основа на третата хипотеза по тази разпоредба.
- 120 В разглеждания случай Общият съд счита, че трябва последователно да разгледа двете хипотези, посочени в точка 119 по-горе.

***1) По втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС***

- 121 Според Комисията жалбоподателят не е доказал, че е пряко и лично засегнат, на първо място, от мерките в полза на Франкфурт Хан, и на второ място, от мерките в полза на Ryanair.
- 122 На първо място, Комисията припомня, че член 1 от обжалваното решение се отнася за предоставянето на мерки в полза на Франкфурт Хан. Жалбоподателят, който не експлоатира летище, впрочем не обяснил по какъв начин такива мерки го засягат в качеството му на авиокомпания.
- 123 Жалбоподателят твърди, че конкурентът му Ryanair се е възползвал от прехвърляне на голяма част от мерките в полза на Франкфурт Хан, а Комисията и встъпилите страни оспорват това твърдение. В изявленията си, постъпили в секретариата на Общия съд на 29 април 2016 г., жалбоподателят изтъква в това отношение две допълнителни съображения, които са представени като нови основания и които според Комисията и встъпилите страни са недопустими.
- 124 На второ място, Комисията, подкрепяна от встъпилите страни, твърди, че жалбоподателят не е доказал своето пряко и лично засягане от обжалваното решение в частта му относно мерките в полза на Ryanair. Всъщност, от една страна, наличието на конкурентни отношения с получателя на помощта не било достатъчно, за да се докаже, че жалбоподателят е пряко засегнат от обжалваното решение. От друга страна, за да се докаже личното си засягане, в жалбата си жалбоподателят посочил единствено подаването от негова страна на жалба за държавна помощ до Комисията, но нямало как това обстоятелство да бъде достатъчно, за да се докаже, че жалбоподателят е лично засегнат от обжалваното решение.

- 125 Провинцията добавя, че за да докаже личното си засягане, жалбоподателят не може само да се позовава на наличието на евентуални конкурентни отношения с получателя на помощ. Жалбоподателят трябвало да докаже наличието на специфична конкурентна връзка, позволяваща той да бъде индивидуализиран спрямо обикновените конкуренти на евентуалния получател на помощта. В разглеждания случай жалбоподателят по-специално можел да представи конкретни доказателства, че евентуалните помощи системно са били използвани от Ryanair, за да може да предлага — за определени въздушни маршрути, които жалбоподателят експлоатирал рентабилно до момента — агресивни тарифи, довели в средносрочен или дългосрочен план да намаляване на маржа му на печалба до степен, застрашаваща неговото съществуване. Жалбоподателят впрочем не изпълнил задълженията си, свързани с носената от него тежест на доказване в това отношение. Той дори не посочил релевантните пазари. Отделно от това, засегнатите въздушни маршрути били обслужвани от множество конкуренти, което според съдебната практика отслабвало действието на съответните мерки до такава степен, че по принцип било изключено всякакво съществено засягане на позицията на жалбоподателя на пазара.
- 126 Жалбоподателят оспорва доводите на Комисията и Провинцията. Жалбоподателят твърди, първо, че има качеството на лице, подало жалба до Комисията, и съответно качеството на заинтересована страна по смисъла на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 година за установяване на подробни правила за прилагането на член [108 ДФЕС] (ОВ L 83, 1999 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 41), които имали ключово значение, второ, че процесуалната му легитимация никога не е поставяна под въпрос в производство пред германските юрисдикции, по което бил страна от 2006 г. и което се отнасяло за предоставени на Ryanair държавни помощи, и трето, че прякото и непрякото финансиране на Ryanair от FFHG има съществени последици за конкуренцията и съответно по-специално за него. В подкрепа на последния довод жалбоподателят по-специално представя две нови доказателства, а именно извлечения от Решение (ЕС) 2016/2069 на Комисията от 1 октомври 2014 година относно мерки SA.14093 (C 76/2002), приведени в действие от Белгия в полза на летище Brussels South Charleroi и Ryanair (ОВ L 325, 2016 г., стр. 63) (приложение К 83) и прессъобщение на Ryanair от март 2017 г. (приложение К 84). Четвърто, според жалбоподателя твърдението на Провинцията, че не е доказана специфична конкурентна връзка между жалбоподателя и Ryanair, е недопустимо, тъй като не е било изтъкнато пред Комисията.
- 127 В разглеждания случай Общият съд счита, че преди да определи дали жалбоподателят е доказал, че е пряко и лично засегнат от обжалваното решение в частта му относно мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair, трябва да се произнесе по допустимостта, от една страна, на приложения К 83 и К 84, и от друга страна, на доводите на Провинцията относно липсата на съществено засягане на позицията на жалбоподателя на пазара.

*и) По допустимостта на приложения К 83 и К 84*

- 128 Комисията, подкрепяна от встъпилите страни, по същество припомня, че нови доказателства не могат да се представят след приключването на писмената фаза на производството, но това може да се направи преди приключването на устната му фаза, при условие че късното им представяне бъде мотивирано. Жалбоподателят впрочем изобщо не мотивирал представянето на тези нови доказателства след двете размени на писмени изявления.
- 129 Съгласно член 85, параграф 3 от Процедурния правилник само „[п]о изключение главните страни могат да представят доказателства и да правят доказателствени искания преди приключване на устната фаза на производството или преди решението на Общия съд да се произнесе, без да провежда устна фаза на производството, при условие че късното им представяне и поискване бъде мотивирано“.



- 130 Същевременно, от една страна, трябва да се отбележи, че документ като извлеченията от Решение 2016/2069, на които се позовава жалбоподателят, е част от практиката по вземане на решения на Комисията и поради това не е истинско доказателство по смисъла по-специално на член 85 от Процедурния правилник. Страна има право да се позове на тази практика в производството пред Общия съд дори ако, както в разглеждания случай, тя е по-късна спрямо производството пред Комисията (вж. в този смисъл решения от 9 февруари 2017 г., *International Gaming Projects/EUIPO — adp Gauselmann (TRIPLE EVOLUTION)*, Т-82/16, непубликувано, ЕУ:Т:2017:66, т. 17 и 19, и от 26 октомври 2017 г., *Alpirsbacher Klosterbräu Glauner/EUIPO (Klosterstoff)*, Т-844/16, ЕУ:Т:2017:759, т. 57).
- 131 От друга страна, трябва да се отбележи, че късното правене на доказателствено искане съгласно член 85 от Процедурния правилник е мотивирано по изключение, ако направилата го страна е получила доказателството едва след приключването на писмената фаза на производството.
- 132 Трябва впрочем да се констатира, че прессъобщението на Ryanair в приложение К 84 е по-късно спрямо подаването на писмената реплика, извършено на 5 февруари 2016 г. Представянето му като ново доказателство с молба от 26 май 2017 г. следователно е мотивирано по изключение.
- 133 Поради това приложения К 83 и К 84 трябва да се обявят за допустими.

*ii) По допустимостта на доводите на Провинцията относно липсата на съществено засягане на позицията на жалбоподателя на пазара*

- 134 Съгласно член 40, четвърта алинея от Статута на Съда на Европейския съюз и член 142 от Процедурния правилник, встъпването е допустимо само в подкрепа, изцяло или частично, на исканията на една от главните страни. Според съдебната практика встъпилата страна същевременно може да излага доводи, които са различни от тези на подкрепяната от нея страна, при условие че с тях не се променя рамката на спора и че целта на встъпването продължава да бъде подкрепа на исканията на подкрепяната страна (решения от 8 юни 1995 г., *Siemens/Комисия*, Т-459/93, ЕУ:Т:1995:100, т. 21 и от 13 април 2005 г., *Verein für Konsumenteninformation/Комисия*, Т-2/03, ЕУ:Т:2005:125, т. 52).
- 135 В това отношение трябва да се припомни, че изискването за лично засягане по член 263, четвърта алинея ДФЕС по-специално е удовлетворено, ако жалбоподателят докаже, че позицията му на пазара е съществено засегната от помощта, за която се отнася съответното решение (решения от 13 декември 2005 г., *Комисия/Aktionsgemeinschaft Recht und Eigentum*, С-78/03 Р, ЕУ:С:2005:761, т. 37 и от 22 декември 2008 г., *British Aggregates/Комисия*, С-487/06 Р, ЕУ:С:2008:757, т. 30). Още в писмената защита — в рамките на твърдението ѝ за липса на абсолютна процесуална предпоставка, тъй като жалбоподателят нямал активна процесуална легитимация — Комисията впрочем твърди, че той не е доказал личното си засягане от обжалваното решение.
- 136 Следователно доводите на Провинцията относно липсата на съществено засягане на позицията на жалбоподателя на пазара са тясно свързани с доводите, изтъкнати от Комисията в писмената ѝ защита относно липсата на лично засягане на жалбоподателя, и съответно с твърдението на Комисията за липса на абсолютна процесуална предпоставка, тъй като жалбоподателят нямал активна процесуална легитимация. Поради това не може да се приеме, че тези доводи променят рамките на спора, нито че целта на встъпването вече не е подкрепа на исканията на Комисията.
- 137 Налага се съответно изводът, че доводите на Провинцията относно липсата на съществено засягане на позицията на жалбоподателя на пазара са допустими.



*iii) По прякото и лично засягане на жалбоподателя*

- 138 Жалба за отмяна е допустима въз основа на втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС само ако жалбоподателят е пряко и лично засегнат от обжалваното решение. Условието за пряко засягане и за лично засягане от обжалваното решение са кумулативни (вж. в този смисъл определение от 11 ноември 2014 г., Nguyen/Парламент и Съвет, Т-20/14, ЕУ:Т:2014:955, т. 55 и решение от 16 май 2018 г., Netflix International и Netflix/Комисия, Т-818/16, непубликувано, ЕУ:Т:2018:274, т. 70). Достатъчно е съответно едно от тези условията да не е изпълнено, за да се заключи, че съответната жалба не може да се обяви за допустима въз основа на втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.
- 139 В разглеждания случай Общият съд счита за уместно да започне с проверка на условието за лично засягане.
- 140 В това отношение е важно да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика 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 на решението (решения от 15 юли 1963 г., Plaumann/Комисия, 25/62, ЕУ:С:1963:17, стр. 223, от 17 септември 2015 г., Moru и др./Комисия, С-33/14 Р, ЕУ:С:2015:609, т. 93 и от 12 май 2016 г., Hamr — Sport/Комисия, Т-693/14, непубликувано, ЕУ:Т:2016:292, т. 32).
- 141 В областта на държавни помощи, за лично засегнати от решение на Комисията за приключване на процедурата, започната на основание член 108, параграф 2 ДФЕС, са признати по-специално, освен предприятието получател, и конкурентните му предприятия, взели активно участие в тази процедура, доколкото позицията им на пазара е съществено засегната от помощта, предмет на обжалваното решение (решения от 28 януари 1986 г., Sofaz и др./Комисия, 169/84, ЕУ:С:1986:42, т. 25, от 22 ноември 2007 г., Sniace/Комисия, С-260/05 Р, ЕУ:С:2007:700, т. 55 и от 17 септември 2015 г., Moru и др./Комисия, С-33/14 Р, ЕУ:С:2015:609, т. 98).
- 142 В разглеждания случай жалбоподателят не е получател по мерките в полза на Франкфурт Хан и Руанайр. Той обаче подава жалба до Комисията и представя мнението си в рамките на официалната процедура по разследване. От обжалваното решение по-специално следва, че жалбоподателят предоставя на Комисията подробна информация и коментари по повод решението за започване на разследването от 2008 г., както и мнение по прилагането на Насоките от 2014 г. към разглеждания случай. Трябва съответно да се констатира, че жалбоподателят е взел активно участие в протичането на административното производство, което впрочем не се оспорва от Комисията.
- 143 Трябва обаче да се отбележи, както прави Комисията, че само от участието в административното производство на жалбоподателя не може да се заключи, че той е лично засегнат от обжалваното решение (вж. в този смисъл решение от 22 ноември 2007 г., Sniace/Комисия, С-260/05 Р, ЕУ:С:2007:700, т. 60 и определение от 26 септември 2016 г., Greenpeace Energy и др./Комисия, Т-382/15, непубликувано, ЕУ:Т:2016:589, т. 39) дори, както в разглеждания случай, участието му в това административно производство да е било важно, по-специално тъй като е подал до Комисията жалбата, довела до обжалваното решение (вж. в този смисъл решение от 9 юли 2009 г., 3F/Комисия, С-319/07 Р, ЕУ:С:2009:435, т. 94 и 95). Жалбоподателят във всички случаи трябва да докаже, че мярката, за която се отнася обжалваното решение, е могла съществено да засегне позицията му на пазара (вж. в този смисъл решение от 22 ноември 2007 г., Sniace/Комисия, С-260/05 Р, ЕУ:С:2007:700, т. 60 и определение от 26 януари 2012 г., Mojo Concerts и Amsterdam Music Dome Exploitation/Комисия, Т-90/09, непубликувано, ЕУ:Т:2012:30, т. 33).

- 144 При това положение трябва да се провери дали мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair са могли да засегнат съществено конкурентната позиция на жалбоподателя на съответния пазар или съответните пазари.
- 145 В това отношение е важно да се подчертае, че само по себе си обстоятелството, че акт може да окаже определено влияние върху съществуващите конкурентни отношения на съответния пазар и че съответното предприятие се намира в някаква конкурентна връзка с ползващото се от този акт лице, при всички положения не е достатъчно, за да може посоченото предприятие да се счита за лично засегнато от акта. Ето защо съответното предприятие не може да се позовава единствено на качеството си на конкурент на предприятието получател (решения от 17 септември 2015 г., *Mory и др./Комисия*, С-33/14 Р, ЕU:С:2015:609, т. 99 и 100 и от 26 септември 2014 г., *Dansk Automat Brancheforening/Комисия*, Т-601/11, ЕU:Т:2014:839, т. 41).
- 146 Съгласно постоянната съдебна практика жалбоподателят, който носи тежестта на доказване (вж. в този смисъл определение от 26 септември 2016 г., *Greenpeace Energy и др./Комисия*, Т-382/15, непубликувано, ЕU:Т:2016:589, т. 68), трябва да посочи обстоятелства, с които може да се докаже особеността на конкурентното му положение (вж. в този смисъл определение от 27 май 2004 г., *Deutsche Post и DHL/Комисия*, Т-358/02, ЕU:Т:2004:159, т. 38 и решение от 10 февруари 2009 г., *Deutsche Post и DHL International/Комисия*, Т-388/03, ЕU:Т:2009:30, т. 49 и 51).
- 147 Безспорно, предвид обхвата на съдебния контрол, който съдът на Съюза трябва да упражни, на етапа на проверката на допустимостта той не следва да се произнася окончателно по конкурентните отношения между жалбоподателя и предприятието, за което се твърди, че е получател на съответната помощ. Жалбоподателят обаче трябва да посочи надлежно причините, поради които разглежданата помощ може да увреди законните му интереси, засягайки съществено позицията му на съответния пазар (вж. в този смисъл решение от 28 януари 1986 г., *Sofaz и др./Комисия*, 169/84, ЕU:С:1986:42, т. 28 и определение от 26 септември 2016 г., *Greenpeace Energy и др./Комисия*, Т-382/15, непубликувано, ЕU:Т:2016:589, т. 44). За тази цел жалбоподателят трябва да докаже значимостта на увреждането на позицията му на този пазар (определение от 27 май 2004 г., *Deutsche Post и DHL/Комисия*, Т-358/02, ЕU:Т:2004:159, т. 37).
- 148 Наличието на такава конкурентна вреда не трябва непременно да се извежда от фактори като значително спадане на оборота, финансови загуби, които не са пренебрежими, или пък значително намаляване на пазарните дялове вследствие на предоставянето на въпросната помощ. Предоставянето на държавна помощ може да увреди конкурентното положение на даден оператор и по други начини, по-специално като доведе до пропуснатата печалба или по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на такава помощ. Също така интензитетът на такова увреждане може да варира в зависимост от голям брой фактори, каквито са по-конкретно структурата на съответния пазар или естеството на въпросната помощ. Следователно доказването на съществена вреда, нанесена на позицията на даден конкурент на пазара, не може да се ограничи до наличието на някои фактори, показващи спад в търговските или финансовите резултати на жалбоподателя (решения от 22 ноември 2007 г., *Испания/Lenzing*, С-525/04 Р, ЕU:С:2007:698, т. 34 и 35, от 22 декември 2008 г., *British Aggregates/Комисия*, С-487/06 Р, ЕU:С:2008:757, т. 53 и от 26 септември 2014 г., *Dansk Automat Brancheforening/Комисия*, Т-601/11, ЕU:Т:2014:839, т. 42).
- 149 Доказването на вреда от това естество също така не зависи пряко от размера на помощта. Тя зависи от значимостта на вредата, която тази помощ може да нанесе на позицията на жалбоподателя на съответния пазар, и съответно може да варира за помощи със сходен размер в зависимост от критерии, като например големината на този пазар, специфичното естество на помощта, продължителността на периода, за който е била отпусната, дали засегнатата дейност е основна или второстепенна за жалбоподателя и неговите възможности да преодолее отрицателните последици от помощта. Поради това преценката на значимостта на въпросната

вреда изисква по-специално жалбоподателят да определи релевантния пазар и да предостави на Общия съд основните елементи, свързани със структурата на този пазар. Това по-специално може да бъде информация за броя на активните конкуренти на въпросния пазар, за техните пазарни дялове и за евентуалната промяна на последните след предоставянето на съответните мерки (вж. в този смисъл решение от 12 юни 2014 г., *Sarc/Комисия*, Т-488/11, непубликувано, ЕУ:Т:2014:497, т. 36, 37 и 43).

- 150 В жалбата и писмената реплика жалбоподателят впрочем не определя пазара или пазарите, на които счита, че е увредена конкурентната му позиция, и а fortiori не представя абсолютно никаква информация за големина, за структурата на пазара или пазарите и за позицията, която жалбоподателят, Ryanair и техните други евентуални конкуренти заемат на пазара или пазарите през релевантния период. В становището си по изявлението при встъпване на Провинцията жалбоподателят отново не определя съответния пазар или съответните пазари, а само твърди, че методът „O&D“, на който се позовава Провинцията и който се изразява във включване на съответния релевантен пазар на всички взаимнозаменяеми оператори по даден въздушен маршрут, не е приложим в областта на държавни помощи. Жалбоподателят действително твърди, че е необходимо „да се отчете укрепването на икономическата позиция на цялата международна мрежа на Ryanair“. Той обаче пропуска да очертае контурите на евентуалния пазар, на който могат да бъдат преценени последиците от такова укрепване за конкурентната му позиция.
- 151 Жалбоподателят същевременно добавя, че би се оказал лично засегнат от разглежданите мерки, дори да се използва методът „O&D“. По-специално жалбоподателят твърди, че разглежданите мерки са позволили на Ryanair все повече да измества дейностите си към по-големи летища, като например летища Франкфурт на Майн, Хамбург (Германия), Кьолн-Бон (Германия) и Нюрнберг (Германия). Впрочем именно на тези големи по размер летища се реализирала конкуренцията между въздушни маршрути „в тесен смисъл“. Така Ryanair обслужвало шестнадесет въздушни маршрута, заминаващи от летище Франкфурт на Майн, които жалбоподателят също обслужва от това летище. В подкрепа на доводите си жалбоподателят се позовава на приложения К 83 и К 84, съдържащи съответно извлечения от Решение 2016/2069 и прессъобщение на Ryanair от март 2017 г. (вж. т. 128—133 по-горе).
- 152 В хода на съдебното заседание жалбоподателят също така се позовава на евентуално припокриване на въздушния маршрут между двойката градове Франкфурт—Болоня, осигуряван от него със заминаване от летище Франкфурт на Майн и от Ryanair със заминаване от летище Франкфурт Хан.
- 153 В това отношение, първо, трябва да се припомни, че по принцип лицето, което изтъква факти в подкрепа на искане, трябва да докаже реалното им съществуване (определение от 25 януари 2008 г., *Provincia di Ascoli Piceno и Comune di Monte Urano/Apache Footwear и др.*, С-464/07 P(I), непубликувано, ЕУ:С:2008:49, т. 9; в този смисъл вж. също решение от 6 март 2001 г., *Connolly/Комисия*, С-274/99 P, ЕУ:С:2001:127, т. 113). В разглеждания случай жалбоподателят не представя абсолютно никакви доказателства, за да докаже наличието на припокриванията, който посочва. Жалбоподателят също така не представя доказателства, които биха позволили да се заключи, че съществува причинно-следствената връзка между предоставянето на мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair и изместването на дейностите на Ryanair към големи по размер летища.
- 154 Второ, дори да се допусне, че наличието на посочените от жалбоподателя припокривания бъде потвърдено и че въздушните маршрути, по които те се реализират, могат да се разглеждат като релевантни пазари, трябва да се констатира, че жалбоподателят не е представил абсолютно никаква информация за тяхната структура и за отражението, което предоставянето на разглежданите мерки може да има върху тях. По-специално, жалбоподателят не предоставя на Общия съд информация за големината на такива пазари или пък за дяловете си, за тези на

Ryanair и за тези на евентуалните им конкуренти на такива пазари, както и за евентуалната промяна на тези дялове след предоставянето на мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан. Жалбоподателят освен това не представя други доказателства, за да докаже че на такива пазари е пропуснал печалби или е претърпял по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на тези мерки. При това положение не е доказано, че предоставянето на тези мерки е засегнало съществено конкурентната позиция на жалбоподателя на такива пазари.

- 155 Действително, жалбоподателят се оплаква и от последиците, които мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан са могли да имат за конкурентната му позиция не при въздушните маршрути, описани в точки 151 и 152 по-горе, а на пазара на пътническият въздушен транспорт като цяло. Жалбоподателят също така твърди, че се намира в конкурентни отношения с Ryanair на този пазар, че на въпросният пазар е силно конкурентен и че позицията му на него е съществено засегната. Ryanair по-специално развило своята международна и национална мрежа от летище Франкфурт Хан. То било развито като „база“ на Ryanair без финансово участие на последното. Това позволило на Ryanair да отбележи голям ръст и да увеличи дяловете си на съответния пазар.
- 156 Жалбоподателят обаче не определя географския обхват на такъв пазар, нито пък представя данни за структурата му или за структурата на хипотетичните пазари, описани в точки 151 и 152 по-горе. От предоставените от жалбоподателя данни най-много може да се заключи, че на един хипотетичен пазар на пътническият въздушен транспорт има „силна конкуренция“ и, както подчертава Провинцията, се характеризира с присъствие на значителен брой оператори, което не позволява просто да се презумира, че жалбоподателят е пропуснал печалби или е претърпял по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан (вж. в този смисъл определение от 11 януари 2012 г., Phoenix-Reisen и DRV/Комисия, T-58/10, непубликувано, EU:T:2012:3, т. 50).
- 157 Във всички случаи, ако се допусне, както ще направи Общият съд в по-нататъшния си анализ, че е имало облагодетелстващо Ryanair прехвърляне на мерките в полза на Франкфурт Хан и то не е извършено изцяло чрез други мерки, за които се отнася обжалваното решение, никои от изтъкнатите от жалбоподателя шест довода — за да докаже, че е нанесена съществена вреда на конкурентната му позиция на хипотетичен пазар на пътническият въздушен транспорт поради мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан — не може да се приеме. Всъщност доводите на жалбоподателя се свеждат главно до описание на общия конкурентен натиск, който Ryanair и други нискотарифни авиокомпаниите упражняват върху традиционните авиокомпаниите.
- 158 Първо, жалбоподателят твърди, че летище Франкфурт Хан се намира в близост до летище Франкфурт на Майн, което е неговата основна оперативна база, че прилаганите за Ryanair летищни такси са прекалено ниски и че търговската връзка между оператора на Франкфурт Хан и Ryanair е на загуба. Това според жалбоподателя показва, от една страна, че помощите, предоставени на летище Франкфурт Хан, са прехвърлени на Ryanair, и от друга страна, че жалбоподателят е съществено засегнат предвид значимостта на тези прехвърляния.
- 159 Този довод трябва да се отхвърли. Всъщност най-напред трябва да се отбележи, че с географската близост между летищата Франкфурт Хан и Франкфурт на Майн (115 км) и с обстоятелството, че първото впоследствие се оказва в зоната с потенциални клиенти на второто, най-много може да се докаже наличието на конкурентни отношения между тези две летища. Дори да се допусне, че наличието на такива отношения се установи и че то може да се разглежда като показателно за съществуването на конкурентни отношения между жалбоподателя и Ryanair, достатъчно е да се припомни, че съгласно цитираната в точка 145 по-горе съдебна практика жалбоподателят не може да се позове само на качеството си на конкурент на предприятието получател, за да докаже същественото засягане на конкурентната си позиция.



- 160 По-нататък, дори да се допусне, че твърде ниските летищни такси, прилагани за Ryanair, и съществуването на търговска връзка на загуба между оператора на Франкфурт Хан и Ryanair показват прехвърляне на помощи в полза на Ryanair, от това не може да се направи извод за значимостта на конкурентната вреда, която жалбоподателя евентуално е понесъл. Всъщност такива обстоятелствата се отнасят изобщо до естеството на предимствата, с които се е ползвало Ryanair, и не са специфични по отношение на последиците, които такива предимства са могли да имат за конкурентната позиция на жалбоподателя.
- 161 Накрая, що се отнася до твърдяната значимост на прехвърлянията на помощи, от които се е ползвало Ryanair, достатъчно е да се припомни, като следва от точка 149 по-горе, че доказването на съществено засягане на позицията на жалбоподателя на съответния пазар не зависи пряко от размера на предоставената помощ.
- 162 Второ, жалбоподателят твърди, че въздушният флот на Ryanair се разраства много между 2009 г. и 2011 г., поради което то се превръща в най-голямата авиокомпания в Европа по брой пътнически места.
- 163 Този довод трябва да се отхвърли. Следва да се констатира, че подобно увеличение може да се обясни с фактори, които не зависят от мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair, като например нарастването на клиентелата, използваща въздушен транспорт. Всъщност жалбоподателят не представя абсолютно никакви доказателства, за да се установи причинно-следствената връзка между разрастването на въздушния флот на Ryanair и тези мерки. Във всички случаи жалбоподателят не посочва никаква особеност в своето положение, която може да докаже, че конкурентната му позиция е била съществено засегната от въпросното разрастване.
- 164 Трето, растежът на Ryanair, до който довели безвъзмездните средства, оказал значителен натиск върху жалбоподателя. Той понесъл значителни загуби на пазарни дялове, цената на билетите му непрестанно спадала и приходите му намалели. Жалбоподателят трябвало да вземе контрамерки, създавайки своя собствена нискотарифна авиокомпания, и бил принуден да приеме програма за реструктуриране, наречена „Score“.
- 165 Този довод не може да се приеме. Що се отнася до натиска върху жалбоподателя, който бил причинен от значителния растеж на Ryanair, трябва да се отбележи, че жалбоподателят не представя абсолютно никакви доказателства, че значителните загуби на пазарни дялове, непрестанният спад на цената на билетите и намаляването на приходите, до които твърди, че се е стигнало, и въвеждането на контрамерките, които твърди, че е взел, се дължат на мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан. Напротив, данните по делото създават впечатлението, че тези промени е възможно да се дължат на други фактори. Така в доклада си за дейността за 2012 г., представен от Комисията, жалбоподателят обяснява своите резултати за 2012 г. с различни стачки. Той обяснява резултатите си и с конкуренцията при европейския въздушен трафик, с разходите за покриване на емисиите CO<sub>2</sub>, с таксите в Германия и Австрия, със забраната на нощните полети, както и с високата цена на керосина.
- 166 Що се отнася по-специално до програмата за реструктуриране Score, трябва да се констатира, че жалбоподателят не я представя и съответно не подкрепя твърдението си, че това реструктуриране се е дължало на конкурентния натиск, оказван от Ryanair благодарение на мерките в полза на Франкфурт Хан.
- 167 Жалбоподателят действително се позовава на статия от пресата от 15 юни 2015 г., която се отнасяла за програмата за реструктуриране Score. Трябва обаче да се констатира, че и тази статия не е представена от жалбоподателя.



- 168 При непредставяне на релевантните страници от програмата Score или поне на обобщение, потвърждаващо нейното съдържание, не може да се изключи възможността, както твърди Комисията, мерките за намаляване на разходите за гориво да са продиктувани от възрастта на въздушния флот на жалбоподателя, с икономии на разходи чрез групирани доставки на практика да се цели справяне с неуспешно интегриране на допълнителните покупки, а с икономии на разходи чрез разделяне на вътрешноевропейските полети на полети „hub-and-spoke“ и полети „point-to-point“ (звездообразна система или система на свързващи полети) да се цели справяне със сложността на предложенията за вътрешноевропейски полети на жалбоподателя. Накрая, не може също така да се изключи възможността част от трудностите, оправдаващи съществуването на програмата Score, да се дължат, като и Комисията твърди, на трудностите, посочени в доклада за дейността за 2012 г. на жалбоподателя (вж. т. 165 по-горе). Освен това в този доклад за дейността програмата Score се свързва с продължаването на мерките, които е било необходимо да се вземат поради структурната криза, с която се сблъсква авиационният сектор в Европа, без да се споменава конкуренцията на Ryanair, произтичаща от положението му на Франкфурт Хан.
- 169 Четвърто, работният документ на Комисията относно стратегия за въздухоплаването в Европа от декември 2015 г. илюстрирал непрестанното намаляване от 2001 г. насам на броя на европейските авиокомпании сред най-големите световни авиокомпании, сред които е жалбоподателят.
- 170 Този довод не е основателен. Трябва всъщност да се констатира, че работният документ относно стратегия за въздухоплаването в Европа е посветен на големите тенденции във въздушния трафик и в него не се обсъжда конкретно нито положението на летища Франкфурт Хан и Франкфурт на Майн, нито отношенията между жалбоподателя и Ryanair. Обстоятелството, че според този документ през 2015 г. нискотарифните компании формират 48 % от пътническият капацитет, докато делът на последния при традиционните компании е спаднал през същата година на 38 %, съответно не позволява да се направи никакъв извод за промените в конкурентната позиция на жалбоподателя и тази на Ryanair, а още по-малко да се приеме, че мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан са имали съществено отражение върху тази промяна. В допълнение, противно на твърденията на жалбоподателя, графика 5 от този работен документ показва, че тези проценти се обясняват с привличането от нискотарифните авиокомпании на нова клиентела вследствие на отварянето на пазара на въздушния транспорт през 90-те години, докато позицията на този пазар на традиционните авиокомпании като жалбоподателя остава стабилна и не търпи съществени загуби. Нищо въпреки в този документ не показва, че традиционните авиокомпании са щели да привлекат по-голяма част от тази нова клиентела без евентуални държавни помощи в полза на нискотарифните авиокомпании, нито, а fortiori, че това е щял да направи жалбоподателят, ако мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан ги е нямало.
- 171 Действително в таблица 2 от работния документ относно стратегия за въздухоплаването в Европа се прави кратко изложение поотделно на финансовите резултати на основните групи авиокомпании от Съюза през 2014 г. и съответно по-специално се съпоставят групата Lufthansa и Ryanair. Оказва се, че макар през 2014 г. Ryanair да отчита положителни резултати, положението на групата Lufthansa като цяло остава стабилно. Ryanair отчита благоприятно увеличение на годишните си приходи с 12,3 %, докато тези на групата Lufthansa спадат едва с 0,1 %. От таблицата също така следва, че отново през 2014 г. оперативният марж на групата Lufthansa остава положителен.
- 172 Тези данни въпреки не позволяват да се приеме, че ако мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан ги е нямало, финансовите резултати на жалбоподателя са щели да бъдат значително по-благоприятни. Във всички случаи трябва да се отбележи, че таблица 2 от работния документ относно стратегия за въздухоплаването в Европа е посветена на промяната на финансовите резултати на основните групи авиокомпании от Съюза от 2013 г. до 2014 г., докато мерките в

- полза на Ryanair и Франкфурт Хан са предоставени между 1999 г. и 2012 г. Освен ако не се счете, че последиците от тези мерки за конкурентната позиция на жалбоподателя са настъпили със закъснение от няколко години, което жалбоподателя не твърди в разглеждания случай, не може да се приеме, че въпросната таблица позволява да се направи какъвто и да било извод в това отношение.
- 173 Освен това, макар, както посочва жалбоподателят, в работния документ относно стратегия за въздухоплаването в Европа да се констатира, че броят на европейските авиокомпании сред основните авиокомпаниите в света е намалял от 2001 г. насам, жалбоподателят не отхвърля обяснението на Комисията, че тази промяна се обяснява с големия брой поглъщания на компании на европейския пазар.
- 174 Пето, жалбоподателят се позовава на съображение 249 от Решение 2004/393/ЕО на Комисията от 12 февруари 2004 година относно предимствата, предоставени от Région wallonne и Brussels South Charleroi Airport на авиокомпания Ryanair при нейното установяване в Charleroi (ОВ L 137, 2004 г., стр. 1), от което по-специално следвало, че предимството, предоставено под формата на поемане от държавата на разходи за експлоатация, които по принцип се поемат от авиокомпания, не нарушава само конкуренцията по даден маршрут или няколко маршрута и на определен пазарен сегмент, а позволява на тази авиокомпания да засили икономическата си позиция по цялата си мрежа спрямо конкурентните компании.
- 175 Този довод не може да се приеме. В това отношение, от една страна, трябва да се отбележи, че използваните от Комисията критерии, за да определи елементите, представляващи нарушаване на конкуренцията или засягане на търговията между държавите членки, в рамките на член 107 ДФЕС, не изпълняват същите функции и нямат същата цел като критериите, които се изискват, за да се прецени допустимостта на жалба, и които са определени в член 263, четвърта алинея ДФЕС. Допустимостта на жалбата на частноправен субект съответно може да се проверява само с оглед на член 263, четвърта алинея ДФЕС (вж. в този смисъл определение от 21 февруари 2006 г., Deutsche Post и DHL Express/Комисия, С-367/04 Р, непубликувано, EU:C:2006:126, т. 47). Съображение 249 от Решение 2004/393 впрочем се отнася единствено до критериите относно засягането на конкуренцията и търговията между държавите членки по смисъла на член 107 ДФЕС. Поради това жалбоподателят не може да се позовава на това съображение, за да докаже същественото засягане на своята позиция на съответния пазар.
- 176 От друга страна, трябва да се отбележи, че съображение 249 от Решение 2004/393 най-общо се отнася за последиците от оперативните помощи за конкуренцията между авиокомпаниите. Това съображение не се отнася конкретно за последиците от такива помощи за конкурентната позиция на жалбоподателя, нито за мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair. То съответно не може да позволи на жалбоподателя да докаже особеността на конкурентното си положение и да покаже, че конкурентната му позиция е съществено засегната.
- 177 Шесто, жалбоподателят твърди, че в качеството си на акционер на Fraport е бил принуден да участва във финансирането на развитието на летище Франкфурт Хан и в отпускането на безвъзмездни средства на Ryanair. Всъщност до края на 2008 г. Fraport било мажоритарен акционер на FFHG и в това си качество компенсирало неговите загуби и участвало в две увеличавания на капитала му.
- 178 Този довод трябва да се отхвърли. Жалбоподателят всъщност не уточнява размера на участието си в това финансиране в своето качество на акционер на Fraport, поради което не е възможно да се определи значимостта на вредата, която поради това е можело да се нанесе на конкурентната му позиция.

- 179 От гореизложеното следва, че жалбоподателят не е доказал, че е оборотът му е намалял значително, че е понесъл финансови загуби, които не са пренебрежими, или пък че пазарните му дялове на съответния пазар/съответните пазари са намалели значително вследствие на предоставянето на мерките в полза на Ryanair и на мерки в полза на Франкфурт Хан, дори последните да са били прехвърлени на Ryanair. Жалбоподателят също така не е доказал пропусна печалба или по-неблагоприятно развитие от това, което би настъпило при липсата на тези мерки.
- 180 Ето защо, дори да се допусне, че облагата от мерките в полза на Франкфурт Хан е била прехвърлена на Ryanair и това е станало изцяло или отчасти по различен начин, а не чрез други мерки, за които се отнася обжалваното решение, това не доказва, че положението на жалбоподателя на съответния пазар е било съществено засегнато от посочените мерки и от тези в полза на Ryanair.
- 181 Поради това — без да е необходимо да се определя дали ползата от мерките в полза на Франкфурт Хан е била прехвърлена на Ryanair и това евентуално е станало чрез предоставянето на други мерки, за които се отнася обжалваното решение, нито след това да се проверява допустимостта на двете съображения, представени като нови основания в изявлението от 29 април 2016 г. и изтъкнати по отношение на това прехвърляне — трябва да се заключи, че жалбоподателят не е посочил надлежно причините, поради които мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair, за които се отнасят членове 1 и 2 от обжалваното решение, могат да увредят законните му интереси, засягайки съществено позицията му на съответния пазар или пазари.
- 182 Тъй като жалбоподателят не е доказал надлежно личното си засягане, що се отнася до мерките, посочени в членове 1 и 2 от обжалваното решение, без да е необходимо да се проверява критерият за прякото засягане, се налага изводът, че в частта, посветена на тези членове, разглежданата жалба не може да се счете за допустима въз основа на втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС. При това положение трябва да се провери дали в частта, посветена на тези членове, разглежданата жалба може да се обяви за допустима въз основа на третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.

*2) По третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС*

- 183 Комисията по същество оспорва активната процесуална легитимация на жалбоподателя да оспори членове 1 и 2 от обжалваното решение въз основа на третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС. По-специално, Комисията посочва, че жалбоподателят не твърди, че обжалваното решение е подзаконов акт, и че във всички случаи според съдебната практика решение в областта на държавните помощи не може да има подзаконов характер. Тя добавя, че Общият съд може да разгледа този въпрос служебно.
- 184 Жалбоподателя не взема изрично отношение по този въпрос.
- 185 Жалба за отмяна е допустима въз основа на третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС само ако е насочена срещу подзаконов акт, който засяга пряко жалбоподателя и който не включва мерки за изпълнение.
- 186 В това отношение трябва да се припомни, че понятието „подзаконови актове“ обхваща актовете с общо приложение, с изключение на законодателните актове (вж. в този смисъл определение от 14 януари 2015 г., SolarWorld и др./Комисия, Т-507/13, ЕУ:Т:2015:23, т. 64 и цитираната съдебна практика). Според съдебната практика акт има общо приложение, ако се прилага към обективно определени положения и ако поражда правни последици спрямо категории лица, предвидени общо и абстрактно (вж. решение от 17 март 2011 г., AJD Tuna, С-221/09, ЕУ:С:2011:153, т. 51 и

цитираната съдебна практика). Такива не са решенията, с които Комисията установява съвместимостта на индивидуална държавна помощ с вътрешния пазар (вж. в този смисъл определение от 3 април 2014 г., CFE-CGC France Télécom-Orange/Комисия, T-2/13, непубликувано, EU:T:2014:226, т. 28 и решение от 3 декември 2014 г., Castelnou Energía/Комисия, T-57/11, EU:T:2014:1021, т. 23).

- 187 Трябва впрочем да се констатира, че мерките в полза на Ryanair и Франкфурт Хан не са предоставени по схема за помощи, поради което са индивидуални. В частта си относно тези мерки обжалваното решение съответно не се прилага към обективно определени положения и не поражда правни последици спрямо категории лица, предвидени общо и абстрактно. Обхватът на членове 1 и 2 от обжалваното решение, които се отнасят за посочените мерки, съответно е индивидуален и поради това те не могат да се квалифицират като подзаконови актове по смисъла на член 263, четвърта алинея ДФЕС. Следователно жалбоподателят не може да оспорва членове 1 и 2 от обжалваното решение въз основа на третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.

***б) По активната процесуална легитимация на жалбоподателя да оспори обжалваното решение в частта му относно тарифите на летищните такси***

- 188 Комисията оспорва активната процесуална легитимация на жалбоподателя да оспори обжалваното решение в частта му относно тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г., както въз основа на втората, така и въз основа на третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.
- 189 В разглеждания случай Общия съд счита, че трябва да разгледа последователно двете хипотези, посочени в точка 188 по-горе.

***1) По втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС***

- 190 Според Комисията жалбоподателят не е доказал, че е пряко и лично засегнат от член 3 от обжалваното решение, който се отнася за тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. Комисията твърди, че никоя от тези две тарифи не се прилага за Ryanair. Всъщност в съответствие с германското законодателство летищните такси, които трябва да заплаща тази авиокомпания, се определяли чрез частноправни договори, сключени между нея и оператора на летище Франкфурт Хан. За тези договори в разглеждания случай се отнасял член 2 от обжалваното решение. Следователно Ryanair не получило никаква помощ въз основа на тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. Жалбата впрочем била насочена само срещу помощите, получени от Ryanair. Поради това била недопустима в частта, посветена на член 3 от обжалваното решение.
- 191 Встъпилите страни най-общо твърдят, че жалбоподателят няма активна процесуална легитимация, тъй като не е засегнат пряко и лично от обжалваното решение.
- 192 Жалбоподателят твърди, че нито от решението за започване на разследването от 2008 г., нито от обжалваното решение следва, че тарифите на летищните такси не се прилагат за Ryanair. Напротив, в съображение 458 от обжалваното решение се посочвало, че „[т]арифата на летищните такси от 2001 г. се прилага за всички въздушни превозвачи, използващи летище Франкфурт Хан“. Ryanair впрочем било сред тези авиокомпани. Жалбоподателят обаче посочва, че съгласно съображение 490 от обжалваното решение тарифата от 2006 г., изглежда, не се прилага за Ryanair.
- 193 Жалбоподателят добавя, че притежава активна процесуална легитимация за оспорване на член 3 от обжалваното решение, дори въпросните тарифи отчасти да не се прилагат за Ryanair. Всъщност трябвало да се вземе предвид, че тези тарифи са приети след сключването на



частноправните споразумения с Ryanair. Според жалбоподателя със сключването на тези споразумения явно се целяло да се гарантират специални договорни условия на Ryanair и другите авиокомпании да се поставят в по-неблагоприятно положение от него.

- 194 На етапа на писмената дуплика, от една страна, Комисията приема, че съображение 458 от обжалваното решение създава впечатление, че тарифата от 2001 г. се прилага за Ryanair, но посочва, че по същество от съображение 464 от същото решение е видно, че това не е така. От друга страна, според Комисията твърдението, че въпросните тарифи са дискриминационни, е направено за пръв път на етапа на писмената реплика, поради което трябва да се отхвърли като недопустимо.
- 195 В това отношение трябва да се припомни, както следва от точка 138 по-горе, че жалба за отмяна е допустима въз основа на втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС само ако жалбоподателят отговаря на кумулативните условия за пряко засягане и за лично засягане.
- 196 В разглеждания случай Общият съд счита за уместно да започне с проверка на условието за пряко засягане.
- 197 Според съдебната практика предвиденото в член 263, четвърта алинея ДФЕС условие за пряко засягане изисква обжалваният акт непосредствено да произвежда последици за правното положение на жалбоподателя и да не предоставя никакво право на преценка на адресатите си, на които е възложено изпълнението му, което е от чисто автоматично естество и произтича от самата правна уредба на Съюза, без да се прилагат други правила с опосредяващ характер (вж. решение от 13 март 2008 г., Комисия/Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, т. 47 и цитираната съдебна практика; определение от 23 ноември 2015 г., Milchindustrie-Verband и Deutscher Raiffeisenverband/Комисия, T-670/14, EU:T:2015:906, т. 20). Тези критерии са кумулативни (вж. определение от 8 октомври 2015 г., Agrotikos Syntetairismos Profitis Ilias/Съвет, T-731/14, непубликувано, EU:T:2015:821, т. 26 и цитираната съдебна практика), така че е достатъчно един от тях да не е изпълнен, за да се приеме, че жалбоподателят не е пряко засегнат.
- 198 Що се отнася по-специално до правилата в областта на държавните помощи, трябва да се подчертае, че с тях се цели защита на конкуренцията (вж. в този смисъл решение от 15 юни 2006 г., Air Liquide Industries Belgium, C-393/04 и C-41/05, EU:C:2006:403, т. 27). Така в областта на държавни помощи фактът, че решение на Комисията оставя непроменени последиците от национални 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 му, произтичащо от разпоредбите от Договора за функционирането на ЕС в областта на държавните помощи, да не търпи нарушена вследствие на разглежданите национални мерки конкуренция (вж. в този смисъл и по аналогия решения от 28 януари 1986 г., Sofaz и др./Комисия, 169/84, EU:C:1986:42, т. 30, от 6 юли 1995 г., AITEC и др./Комисия, T-447/93—T-449/93, EU:T:1995:130, т. 41 и от 22 октомври 1996 г., Skibsværftsforeningen и др./Комисия, T-266/94, EU:T:1996:153, т. 49).
- 199 В разглеждания случай, за да докаже, че е засегнат пряко от обжалваното решение в частта му относно тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г., жалбоподателят по същество изтъква два довода. На първо място, той посочва качеството си на конкурент на Ryanair, което се ползвало от тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г.
- 200 Този довод не може да се приеме. Всъщност от материалите по делото не следва, че тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. са били приложими за Ryanair. От една страна, както признава жалбоподателят, от съображение 490 от обжалваното решение изрично следва, че тарифата от 2006 г. не се е прилагала за Ryanair поради сключеното от него индивидуално споразумение с FFHG.



- 201 От друга страна, действително в съображение 458 от обжалваното решение се посочва, че тарифата от 2001 г. се прилага за „всички въздушни превозвачи, използващи летище Франкфурт Хан“. Тъй като Ryanair е сред тези авиокомпании, може да се приеме, че това съображение предполага, че тарифата от 2001 г. се прилага и за Ryanair. От обжалваното решение и от писмените изявления на Комисията обаче следва, че през релевантния период приложимите за Ryanair такси са се уреждали по частни споразумения, дерогиращи тази тарифа.
- 202 Жалбоподателят не представя абсолютно никаква информация от германското право, позволяваща да се приеме, че тарифата от 2001 г. се е прилагала за Ryanair въпреки сключването на частни споразумения между Ryanair и Франкфурт Хан или в допълнение към тях, въпреки че е бил длъжен да го направи (вж. в този смисъл и по аналогия решения от 20 септември 2012 г., Франция/Комисия, Т-154/10, EU:T:2012:452, т. 65 и от 15 декември 2016 г., Abertis Telecom Terrestre и Telecom Castilla-La Mancha/Комисия, Т-37/15 и Т-38/15, непубликувано, EU:T:2016:743, т. 118). Напротив, жалбоподателят само се позовава на съображение 458 от обжалваното решение и самият той признава, че „някои данни изглеждат показват“, че тарифата от 2001 г. „отчасти“ е била неприложима за Ryanair.
- 203 От гореизложеното следва, че жалбоподателят не е доказал приложимостта на тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. за Ryanair. Следователно жалбоподателят не доказал надлежно, че обжалваното решение в частта му относно тези тарифи го засяга пряко в качеството му на конкурент на Ryanair.
- 204 На второ място, жалбоподателят твърди, че тарифите на таксите са приети след сключването с Ryanair на частноправните договори, посочени в точки 4, 11 и 18 по-горе, с цел да се гарантират специалните договорни условия на Ryanair и другите авиокомпании, използващи летище Франкфурт Хан, да се поставят в по-неблагоприятно положение спрямо Ryanair. Това водело до дискриминация на тези други авиокомпании.
- 205 В това отношение, от една страна, трябва да се отбележи, че за да докаже прякото засягане на правното му положение по смисъла на цитираната съдебна практика в точка 197 по-горе, съответният жалбоподател не може да се позовава на доводи, които не се отнасят за него. В разглеждания случай жалбоподателят по същество твърди, че има дискриминация, която засегнала различните от Ryanair авиокомпании, използващи летище Франкфурт Хан. Жалбоподателят впрочем не е сред тези авиокомпании. Той съответно не може да се позовава на такава дискриминация, за да докаже, че в частта относно тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. обжалваното решение го засяга пряко.
- 206 От друга страна и във всички случаи трябва да се отбележи, че жалбоподателят не твърди и a fortiori не доказва, че се намира в конкурентни отношения с различните от Ryanair авиокомпании, използващи летище Франкфурт Хан. Всъщност жалбоподателят само твърди, че тези тарифи дискриминират въпросните авиокомпаниите спрямо Ryanair. Следователно жалбоподателят не е доказал, че тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г., доколкото се прилагат за тези авиокомпании, го поставят в по-неблагоприятно конкурентно положение.
- 207 Поради това твърдението на жалбоподателя, че тарифата от 2001 г. и тарифата от 2006 г. са дискриминиращи, трябва да се отхвърли, без да е необходимо произнасяне по въпроса дали е изложено със закъснение, както твърди Комисията.
- 208 Ето защо, без да е нужно да се определя дали член 3 от обжалваното решение оставя свобода на преценка на неговия адресат по смисъла на цитираната съдебна практика в точка 197 по-горе, се налага изводът, че жалбоподателят не е доказал прякото си засягане, що се отнася до мерките, за които се отнася член 3 от обжалваното решение. Поради това не може да се приеме, че в частта, посветена на член 3 от обжалваното решение, разглежданата жалба е допустима въз основа на втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.

2) По третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС

- 209 По причини, аналогични на изложените в точка 183 по-горе, Комисията по същество твърди, че жалбоподателят няма активна процесуална легитимация да оспори член 3 от обжалваното решение въз основа на третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.
- 210 Жалбоподателя не взема изрично отношение по този въпрос.
- 211 В това отношение трябва да се припомни, че критерият за пряко засягане е идентичен във втората и третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС (определение от 13 март 2015 г., *European Coalition to End Animal Experiments/ЕСНА*, Т-673/13, ЕУ:Т:2015:167, т. 67).
- 212 В точки 195—208 по-горе, при анализа на втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС, Общия съд впрочем прие, че жалбоподателят не е пряко засегнат от член 3 от обжалваното решение. Той съответно не е може да е такъв за нуждите на третата хипотеза по тази разпоредба. Следователно жалбоподателят не е доказал, че притежава активна процесуална легитимация за оспорване на член 3 от обжалваното решение въз основа на третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС.
- 213 Тъй като жалбоподателят не е доказал, че притежава активна процесуална легитимация за оспорване на членове 1—3 от обжалваното решение, жалбата следва да се отхвърли изцяло като недопустима, без да е необходимо да се проверяват твърденията за липса на абсолютни процесуални предпоставки, що се отнася до липсата на правен интерес на жалбоподателя да оспори член 1 от посоченото решение и преклудирането на възможността за обжалване, и без да е нужно произнасяне по искането на Комисията за премахване в писмената реплика на позоваванията на писмената защита, подадена по делото, по което е постановено решение от 27 април 2017 г., *Germanwings/Комисия* (Т-373/15, непубликувано, ЕУ:Т:2017:289), които се отнасят само до съществуването на спора. Тъй като това заключение произтича от прилагането на правила за допустимост, приложими само за съдебни спорове по правото на Съюза (вж. по-специално т. 113—117 по-горе), противно на твърденията на жалбоподателя, то е валидно дори процесуалната му легитимация никога да не е била поставяна под въпрос в рамките на производство пред германските юрисдикции, по което той бил страна от 2006 г. и което се отнасяло за предоставени на Ryanair държавни помощи.

**V. По съдебните разноски**

- 214 Съгласно член 134, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане.
- 215 След като жалбоподателят е загубил делото, той следва да бъде осъден да заплати съдебните разноски в съответствие с исканията на Комисията и встъпилите страни.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (четвърти разширен състав)

реши:

- 1) Отхвърля жалбата като недопустима.
- 2) Осъжда Deutsche Lufthansa AG да заплати съдебните разноски.

Kanninen

Schwarcz

Iliopoulos

Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín

Reine

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 12 април 2019 година.

Подписи

## Съдържание

I. Обстоятелствата по спора .....	2
II. Обжалваното решение .....	5
А. Мерки в полза на Франкфурт Хан .....	5
Б. Мерки в полза на Ryanair .....	8
В. Тарифи на летищните такси .....	8
Г. Диспозитив на обжалваното решение .....	8
III. Производство и искания на страните .....	9
IV. От правна страна .....	11
А. По допустимостта на писмената защита .....	12
Б. По встъпването на Провинцията .....	13
В. По допустимостта на жалбата .....	14
1. По липсата на логическа последователност в жалбата .....	14
2. По липсата на активна процесуална легитимация на жалбоподателя .....	15
а) По активната процесуална легитимация на жалбоподателя да оспори обжалваното решение в частта му относно мерките в полза на Франкфурт Хан и Ryanair .....	16
1) По втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС .....	16
i) По допустимостта на приложения К 83 и К 84 .....	17
ii) По допустимостта на доводите на Провинцията относно липсата на съществено засягане на позицията на жалбоподателя на пазара .....	18
iii) По прякото и лично засягане на жалбоподателя .....	19
2) По третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС .....	26
б) По активната процесуална легитимация на жалбоподателя да оспори обжалваното решение в частта му относно тарифите на летищните такси .....	27
1) По втората хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС .....	27
2) По третата хипотеза по член 263, четвърта алинея ДФЕС .....	30
V. По съдебните разноски .....	30