



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (шести разширен състав)

11 юли 2019 година*

„Жалба за отмяна — Държавни помощи — Мерки, приведени в действие от Франция в полза на летище Марсилия Прованс и на авиокомпаниите, ползватели на летището — Решение, с което помощта се обявява за съвместима с вътрешния пазар — Инвестиционни субсидии — Диференциация на летищните такси, прилагани за вътрешни и за международни полети — Намалени летищни такси с цел насърчаване на полетите от новия терминал Марсилия Прованс 2 — Липса на лично засягане — Липса на съществено засягане на конкурентното положение — Недопустимост“

По дело T-894/16

Société Air France, установено в Трамбле ан Франс (Франция), за което се явява R. Sermier, avocat,

жалбоподател,

срещу

Европейска комисия, за която се явяват S. Noë, C. Giolito и Цв. Георгиева-Кечмар, в качеството на представители,

ответник,

подпомагана от

Aéroport Marseille Provence SA, установено в Маринян (Франция), за което се явява A. Lerièsse, avocat,

и от

Ryanair DAC, по-рано Ryanair Ltd, установено в Дъблин (Ирландия),

и

Airport Marketing Services Ltd, установено в Дъблин,

за които се явяват E. Vahida и I.-G. Metaxas-Maranghidis, avocats,

встъпили страни,

* Език на производството: френски.

с предмет искане на основание на член 263 ДФЕС за отмяна на Решение (ЕС) 2016/1698 на Комисията от 20 февруари 2014 година относно мерки SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), приведени в действие от Франция в полза на летище [Марсилия Прованс] и на авиокомпаниите — ползватели на летището (ОВ L 260, 2016 г., стр. 1),

ОБЩИЯТ СЪД (шести разширен състав)

състоящ се от: G. Berardis, председател, S. Papasavvas, D. Spielmann (докладчик), Z. Csehi и O. Spineanu-Matei, съдии,

секретар: E. Artemiou, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 10 януари 2019 г.,

постанови настоящото

Решение

Обстоятелствата по спора

- 1 Летище Марсилия Прованс се намира в департамента Буш дю Рон във Франция. То е едно от най-големите летища в страната. През 2012 г. през него минават над осем милиона пътници. През 2004 г., с цел да се придаде динамика на пътничекото и да се пренасочи развитието към европейски направления, от летището решават в допълнение към основния терминал (наричан по-нататък „терминал mр1“) да се изгради нов терминал за „нискотарифни“ полети (наричан по-нататък „терминал mр2“). Строителните работи започват през декември 2005 г. и терминал mр2 е пуснат в експлоатация през септември 2006 г.
- 2 На 27 март 2007 г. Европейската комисия получава жалба с дата 15 март 2007 г., подадена от жалбоподателя по настоящото дело — Société Air France, с която той сигнализира за неправомерна помощ, предоставена от Conseil général des Bouches-du-Rhône (Генерален съвет на департамента Буш дю Рон, Франция) на летище Марсилия Прованс, както и за неправомерна помощ, предоставена от това летище на Ryanair DAC, по-рано Ryanair Ltd, и на други авиокомпании. Тези предимства се изразявали по-специално в намалени летищни такси за насърчаване на полетите от терминал mр2.
- 3 На 27 ноември 2009 г. жалбоподателят внася в Комисията жалба, в която се оплаква от отпускането на неправомерни помощи от страна на няколко френски регионални и местни летища, сред които и летище Марсилия Прованс.
- 4 На 7 май 2008 г. Conseil d'État (Държавен съвет, Франция) отменя одобрените тарифи на пътничеката такса на терминал mр2, валидни от 1 юни 2006 г., както и тези, валидни от 1 януари 2007 г., по съображение за недостатъчна обосновка на взетите предвид при изчисляването на таксата счетоводни данни.
- 5 След отмяната на одобрените тарифи на пътничеката такса на терминал mр2, валидни от 1 юни 2006 г. и от 1 януари 2007 г., Direction générale de l'aviation civile (Генерална дирекция „Гражданско въздухоплаване“) към Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Министерство на екологията, устойчивото развитие и енергетиката) възлага на одиторско дружество да изготви проучване за методите за разпределяне на разходите и приходите и за определянето на тарифите на терминали mр1 и mр2; проучването е предадено

през ноември 2008 г. Въз основа на този одит *Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence* (Търговско-промишлена камара Марсилия Прованс, Франция, наричана по-нататък „ССИМР“) определя нови тарифи на пътническата такса, валидни със задна дата.

- 6 С решение от 13 юли 2011 г., адресирано до Френската република, Комисията започва процедурата по член 108, параграф 2 ДФЕС и приканва заинтересованите лица да ѝ представят становищата си по въпросните мерки (наричано по-нататък „решението за започване на процедурата“).
- 7 Комисията получава становища от Френската република, ССИМР, жалбоподателя, Ryanair и Airport Marketing Services Ltd (наричано по-нататък „AMS“), изцяло притежавано дъщерно дружество на Ryanair.
- 8 На 20 февруари 2014 г. Комисията приема Решение (ЕС) 2016/1698 относно мерки SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), приведени в действие от Франция в полза на летище [Марсилия Прованс] и на авиокомпаниите — ползватели на летището (ОВ L 260, 2016 г., стр. 1, наричано по-нататък „обжалваното решение“).
- 9 В това решение Комисията в частност приема, че летище Марсилия Прованс се е ползвало от помощ за инвестиции, съвместима с вътрешния пазар. Тя констатира, че терминал *tr2* и прилежащата му зона за паркиране на самолети не са запазени за конкретна авиокомпания. Затова според нея терминалът е отворен за всички авиокомпании, които желаят да го използват, при условие че предлагат ограничено равнище на обслужване. Комисията отбелязва, че летището обявява покана за изразяване на интерес за използването на терминала и че тъй като не се използва в пълния му капацитет, терминалът е на разположение на всяка заинтересована авиокомпания. В допълнение тя констатира, че авиокомпаниите плащат равностойно тарифи, покриващи поне пределните разходи, произтичащи от всеки договор.
- 10 Освен това Комисията анализира тарифите на пътническата такса на терминал *tr2*. По-конкретно, тя констатира, че за да определи рентабилността на проекта за терминал с опростени услуги и съответни тарифи, всеки разумен оператор би взел предвид общо приходите от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности, като същевременно би отчетел еластичността на търсенето при пътникопотока спрямо равнището на тарифите на желаната такса за въздухоплаване. Тя приема, че „разликата между нивото на тарифата за пътническата такса и разхода за пътническата функция, покриван от приходите от невъздухоплавателни дейности, не представлява предоставено предимство на авиокомпаниите, а е следствие от съответната оптимизация на оператора, който — напротив — има за цел да направи рентабилен инвестиционния си проект“ (съображение 369 от обжалваното решение). Тя заключава, че решението за определяне на тарифите на терминала е в съответствие с принципа за разумния оператор в условията на пазарна икономика.
- 11 Накрая, Комисията разглежда договора за закупуване на рекламno пространство, сключен на 19 май 2006 г. между ССИМР и AMS (наричан по-нататък „договорът с AMS“). Договорът е сключен за срок от пет години с възможност за еднократно подновяване за още пет години, но без преди това да е проведена процедура за конкурентно възлагане и да се публикува съответно обявление. Целта на договора е била да се осигури реклама на направлението Марсилия за привличане на по-голям брой пътници.
- 12 Като се позовава на представено от Френската република проучване на рентабилността, което се отнася до маржовете на печалба от полетите на Ryanair за периода 2007—2021 г. и въз основа на което ССИМР взема решението си във връзка с договора с AMS, Комисията констатира, че средните разходи по този договор за всеки пътник на тази авиокомпания позволяват да се установи рентабилността на проекта за изграждане на терминал *tr2* като цяло. Комисията

заклучава, че като се имат предвид различните намаления и разходите по договора с AMS, във всеки момент прилаганите спрямо авиокомпаниите тарифи покриват поне извънредните разходи, свързани с използването на летище Марсилия Прованс от тази авиокомпания.

Производството и исканията на страните

- 13 На 19 декември 2016 г. жалбоподателят подава разглежданата понастоящем жалба в секретариата на Общия съд.
- 14 На 23 март 2017 г. Aéroport Marseille Provence SA подава в секретариата на Общия съд молба за встъпване по делото в подкрепа на Комисията.
- 15 На 26 март 2017 г. Ryanair и AMS също подават в секретариата на Общия съд молби за встъпване по делото в подкрепа на Комисията.
- 16 С определение от 29 май 2017 г. председателят на шести състав на Общия съд допуска встъпването им. В определените срокове встъпилите страни представят изявленията си при встъпване, а главните страни — писмените си становища по тези изявления.
- 17 По предложение на шести състав Общият съд решава на основание член 28 от своя процедурен правилник да преразпредели делото на разширен съдебен състав.
- 18 По предложение на съдията докладчик Общият съд (шести разширен състав) решава да започне устната фаза на производството и в рамките на процесуално-организационните действия, предвидени в член 89 от Процедурния правилник, приканва страните да отговорят на някои въпроси. Страните изпълняват тези искания в определените срокове.
- 19 Устните състезания на страните са изслушани в съдебното заседание, проведено на 10 януари 2019 г.
- 20 Жалбоподателят моли Общия съд:
 - да отмени обжалваното решение,
 - да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.
- 21 Комисията, подпомагана от встъпилите страни, моли Общия съд:
 - да отхвърли жалбата като недопустима и във всички случаи като неоснователна,
 - да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

От правна страна

- 22 Комисията, подпомагана от встъпилите страни, твърди, че жалбата е недопустима, тъй като по същество жалбоподателят няма активна процесуална легитимация. По-конкретно, тя поддържа, че жалбоподателят не е пряко и лично засегнат от обсъжданите мерки и не е обяснил защо според него обжалваното решение го засяга поради някои присъщи за него качества или поради фактическо положение, което го разграничава от всички останали лица.

- 23 Жалбоподателят поддържа, че противно на твърденията на Комисията, положението му го индивидуализира по същия начин, както адресата на спорния акт. Като се позовава на съдебната практика, той посочва, че жалбата на трето спрямо получателя на помощта лице е допустима, когато то се намира в отношения на конкуренция с получателя, а помощта би могла съществено да засегне пазарното положение на това трето лице. Той се позовава и на решение от 25 юни 1998 г., *British Airways* и др./Комисия (Т-371/94 и Т-394/94, ЕУ:Т:1998:140), и изтъква, че в него Общият съд имплицитно е потвърдил, че авиокомпаниите, които са негови конкуренти, имат право да обжалват решението, с което Комисията одобрява мярка за държавна помощ в негова полза.
- 24 В това отношение следва да се припомни, че член 263, четвърта алинея ДФЕС предвижда две хипотези, при които физическо или юридическо лице има процесуална легитимация да обжалва акт на Европейския съюз, на който не е адресат. От една страна, такава жалба може да се подаде, при условие че актът засяга лицето пряко и лично. От друга страна, лицето може да подаде жалба срещу подзаконов акт, който не включва мерки за изпълнение, ако актът го засяга пряко.
- 25 В случая единствен адресат на обжалваното решение е Френската република и то се отнася до индивидуална помощ по смисъла на член 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 година за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 ДФЕС (ОВ L 248, 2015 г., стр. 9). В този смисъл обжалваното решение е индивидуален акт и съответно не би могло да представлява подзаконов акт по смисъла на член 263, четвърта алинея ДФЕС, каквито са всички актове с общо приложение с изключение на законодателните актове (вж. решение от 3 декември 2014 г., *Castelnuovo Energia*/Комисия, Т-57/11, ЕУ:Т:2014:1021, т. 23 и цитираната съдебна практика). Оттук следва, че доколкото жалбоподателят не е адресат на обжалваното решение, жалбата му би била допустима само ако той е пряко и лично засегнат от това решение (решение от 22 юни 2016 г., *Whirlpool Europe*/Комисия, Т-118/13, ЕУ:Т:2016:365, т. 41).
- 26 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 и от 21 декември 2016 г., Комисия/*Hansestadt Lübeck*, С-524/14 Р, ЕУ:С:2016:971, т. 15).
- 27 В рамките на предвиденото в член 108 ДФЕС производство за контрол върху държавните помощи трябва да се различават, от една страна, предварителната фаза на разглеждане на помощите по член 108, параграф 3 ДФЕС, чиято единствена цел е да позволи на Комисията да си състави първоначално мнение относно частичната или пълна съвместимост на разглежданата помощ, и от друга страна, фазата на разследване по член 108, параграф 2 ДФЕС. Едва в рамките на последно посочената фаза, чиято цел е да осигури на Комисията пълна информация относно всички данни по преписката, Договорът предвижда задължение за Комисията да покани заинтересованите да представят своите становища (вж. решение от 9 юли 2009 г., *3F*/Комисия, С-319/07 Р, ЕУ:С:2009:435, т. 30 и цитираната съдебна практика).
- 28 Когато предприятие оспорва правилността на решение за преценка на помощ, прието на основание член 108, параграф 3 ДФЕС или след провеждане на официалната процедура по разследване, фактът, че то може да бъде счетено за заинтересовано по смисъла на параграф 2 от този член, сам по себе си не е достатъчен, за да се приеме жалбата за допустима. Тогава то трябва да докаже, че има особен статут по смисъла на решение от 15 юли 1963 г., *Plaumann*/Комисия (25/62, ЕУ:С:1963:17) (вж. в този смисъл определение от 10 ноември 2015 г., *Compagnia Trasporti Pubblici* и др./Комисия, Т-187/15, непубликувано, ЕУ:Т:2015:846, т. 18). Това

е така по-специално в случая, когато положението му на пазара е съществено засегнато от помощта, предмет на разглежданото решение (решение от 22 юни 2016 г., Whirlpool Europe/Комисия, T-118/13, EU:T:2016:365, т. 44).

- 29 В това отношение за лично засегнати от решение на Комисията, с което приключва откритата на основание член 108, параграф 2 ДФЕС официална процедура по разследване на мярка за помощ, в частност са признати, освен предприятието получател, и конкурентните му предприятия, взели активно участие в тази процедура, стига пазарното им положение да е съществено засегнато от мярката за помощ, която е предмет на решението, чиято отмяна се иска. Следователно дадено предприятие не може да се позовава само на качеството си на конкурент на предприятието получател, а както вече беше посочено, трябва и да докаже — предвид степента на евентуалното му участие в процедурата и степента на засягането на пазарното му положение — че се намира във фактическо положение, което го индивидуализира по същия начин, както адресата на такова решение (вж. определение от 7 март 2013 г., UOP/Комисия, T-198/09, непубликувано, EU:T:2013:105, т. 25 и 26 и цитираната съдебна практика; в този смисъл вж. също решение от 28 януари 1986 г., Cofaz и др./Комисия, 169/84, EU:C:1986:42, т. 25 и определение от 27 май 2004 г., Deutsche Post и DHL/Комисия, T-358/02, EU:T:2004:159, т. 33 и 34).
- 30 Следва освен това да се припомни, че предпоставките за допустимост на жалбата се преценяват към момента на подаването на жалбата (определение от 15 декември 2010 г., Albertini и др. и Donnelly/Парламент, T-219/09 и T-326/09, EU:T:2010:519, т. 39 и решение от 3 декември 2014 г., Castelnou Energía/Комисия, T-57/11, EU:T:2014:1021, т. 34).
- 31 В настоящия случай следва да се констатира, че жалбоподателят оспорва някои от мерките, разгледани от Комисията в обжалваното решение. От една страна, той възразява срещу инвестиционната субсидия за изграждането на терминал mр2, а от друга — оспорва специфичните за терминала тарифи на пътническите такси, както и договора с AMS, които, взети заедно, съставлявали държавна помощ в полза на последно упоменатото дружество. Ето защо активната процесуална легитимация на жалбоподателя следва да се прецени, от една страна, що се отнася до инвестиционната субсидия, и от друга, що се отнася до тарифите и договора.

Относно инвестиционната субсидия

- 32 Комисията смята, че жалбоподателят и получателът на помощта, летище Марсилия Прованс, не се намират в отношения на конкуренция, що се отнася до отпуснатата на SSIMР инвестиционна субсидия за изграждането на терминал mр2. По-конкретно, тя изтъква, че е анализирала поотделно инвестиционната субсидия за SSIMР и твърдените оперативни помощи, отпуснати от SSIMР на авиокомпаниите. Тя посочва, че в случая жалбоподателят е трябвало да докаже, че тази субсидия е фактически прехвърлена от SSIMР на Ryanair. Това обаче не било така, тъй като решението за отпускане на субсидията не предвиждало никакво условие в смисъл, че SSIMР трябва да даде на тази авиокомпания достъп до преференциални условия.
- 33 За изчерпателност Комисията посочва, че щом липсват отношения на конкуренция между летището — получател на помощта, и жалбоподателя, последният няма правен интерес да обжалва. По-конкретно, отмяната на обжалваното решение, що се отнася до инвестиционната субсидия, нямало да му донесе никаква полза.
- 34 Жалбоподателят твърди, че Ryanair е действителният получател на инвестиционната субсидия, отпусната на SSIMР. Той поддържа, че от решението за започване на процедурата ясно личи неразривната връзка между отпуснатите на SSIMР инвестиционни субсидии и компанията Ryanair, доколкото субсидията дала възможност на летище Марсилия Прованс да предложи

- изкуствено ниски цени на един от преките му конкуренти. По-конкретно, той посочва параграфи 90, 91 и 275 от това решение, за да докаже наличието на неразривна връзка между въпросната получена от ССИМР субсидия за терминал mр2 и полученото от Ryanair предимство като ползвател на терминала. Той поддържа, че в тези параграфи е изложен механизмът, по който ССИМР прехвърля на Ryanair икономическото предимство от въпросната субсидия, и ясно е показана тясната връзка между субсидията и ползването от Ryanair икономическо предимство. Според него, за да се приеме жалбата му за допустима, е достатъчно да докаже, че се намира в отношения на конкуренция с Ryanair спрямо посоченото летище.
- 35 По този въпрос следва да се констатира, че инвестиционната субсидия за изграждането на терминал mр2 е отпусната единствено на ССИМР, което не е и спорно между страните. Следва също така да се отбележи, че в обжалваното решение Ryanair не е посочено като получател на инвестиционната помощ. Както многократно е изяснено в това решение, Комисията смята ССИМР за единствения получател на субсидията.
- 36 По-точно, Комисията разглежда условията за наличието на икономическа дейност и предприятие в случая само по отношение на ССИМР. По-конкретно, в точка 6.1 от обжалваното решение тя констатира, че ССИМР е операторът на летище Марсилия Прованс и начислява такси на ползвателите на тази инфраструктура.
- 37 Също така в точка 6.1.3 от обжалваното решение въпросът за наличието на селективно предимство е преценен само по отношение на ССИМР. По този въпрос Комисията приема, че „субсидиите за инвестиции предоставят предимство единствено на ССИМР спрямо други оператори на летища и други предприятия в други сектори“.
- 38 Само по отношение на ССИМР е преценен и критерият дали са засегнати конкуренцията и вътреобщностната търговия. По този въпрос Комисията констатира, че „[в] качеството си на управляващ летище [Марсилия Прованс] орган ССИМР по-специално е в конкуренция с другите летищни платформи, обслужващи същата зона, която обхваща минимум 100 km или пътуване 60 минути“. Тя добавя, че „съществува конкуренция между управляващите летища органи, отговарящи за тяхното управление“, и че „следователно предоставянето на помощ на ССИМР може да засили нейната позиция на пазара“.
- 39 С оглед на изложеното по-горе следва да се провери дали, както твърди жалбоподателят, предвид представените по делото факти Ryanair косвено се е ползвало от инвестиционната субсидия за изграждането на терминал mр2.
- 40 В това отношение, на първо място, противно на твърденията на жалбоподателя, от решението за започване на процедурата не следва, че има неразривна връзка между отпуснатите на ССИМР инвестиционни субсидии и Ryanair. По-точно, в параграфи 90 и 91 от това решение Комисията само споменава доклада на одиторското дружество, без да формулира свои изводи. Освен това в параграф 275 от решението тя не констатира, че авиокомпаниите, ползватели на терминал mр2, също са били получатели на отпуснатата на ССИМР инвестиционна субсидия, а само поставя въпроси за последиците от евентуална несъвместимост на инвестиционната помощ и за това дали прилаганите от ССИМР пътнически такси представляват помощи.
- 41 Освен това от решението за започване на процедурата личи, че на Ryanair не е предоставен приоритет при достъпа до терминал mр2 и използването му. Всъщност терминалът е отворен за всяка заинтересована авиокомпания, а не е запазен за една или повече конкретни авиокомпании. В това отношение в параграф 31 от посоченото решение се препраща към преамбюла на правилника за използване на терминал mр2, публикуван в интернет на 18 юли 2006 г., който в частност предвижда, че „[п]о принцип [този терминал] може да се използва от всяка авиокомпания, която се задължи да спазва общите условия за използването му, определени с [тези разпоредби]“. Този факт е отново споменат в съображение 291 от

обжалваното решение, в което Комисията приема, че „[с]поред предоставената от [Френската република] информация, и по-специално от правилника за използване на терминал mр2, [...] новата инфраструктура е предоставена на разположение на всички потенциални ползватели (предприятия за въздушни превози) при равни и недискриминационни условия“.

- 42 На второ място, от преписката се установява, че след поканата за представяне на проекти, която ССИМР отправя на вниманието на авиокомпаниите през 2004 г., жалбоподателят подава документи за кандидатстване за терминал mр2. По-конкретно, той проявява интерес към въздушния маршрут от летище Марсилия Прованс до летище Париж-Орли (Франция), като предлага 19 полета дневно от понеделник до петък, 14 полета в събота и 18 полета в неделя. Преговорите между жалбоподателя и оператора на въпросното летище обаче в крайна сметка приключват без резултат, в частност поради ограничаването на пътническия поток от този терминал до полети „от точка до точка“ и поради факта, че терминалът е трябвало да приема само вътрешни полети и такива в рамките на Съюза. Следва също да се отбележи, че общият обем на представените от заинтересованите авиокомпании оферти не превишава предвидения капацитет и затова изобщо не се налага да се извършва подбор помежду им. В този смисъл всяка проявила интерес авиокомпания получава достъп до въпросния терминал. Ето защо, не само че използването на терминала не е било запазено за определена авиокомпания, нито конкретно за Ryanair, но и жалбоподателят също е можел да получи достъп до терминала, ако преговорите с оператора на летището бяха дали резултат.
- 43 На трето място, противно на поддържаното от жалбоподателя, изводите на Общия съд в решение от 10 май 2006 г., Air One/Комисия (T-395/04, EU:T:2006:123), не са приложими в настоящия случай. Всъщност посоченото съдебно решение се е отнасяло до пропуск на Комисията да приеме решение в предварителната фаза на разглеждане на помощите и с жалбата, по която е образувано приключилото с това съдебно решение дело, жалбоподателят е бранел процесуалните си права. Затова Общият съд разглежда въпроса дали жалбоподателят по онова дело е можел да се смята за заинтересован по смисъла на член 88, параграф 2 ЕО (понастоящем член 108, параграф 2 ДФЕС) (решение от 10 май 2006 г., Air One/Комисия, T-395/04, EU:T:2006:123, т. 34). Обратно, в настоящия случай обжалваното решение е прието вследствие от официалната процедура по разследване и жалбоподателят не се стреми да защити процесуалните си права, а оспорва правилността на това решение.
- 44 По изложените съображения жалбоподателят няма основание да поддържа, че Ryanair е било косвен получател на инвестиционната субсидия за изграждането на терминал mр2. Оттук следва, че предвид липсата на отношения на конкуренция между ССИМР и жалбоподателя последният неоснователно твърди, че е лично засегнат от обжалваното решение, що се отнася до инвестиционната субсидия. Следователно разглежданата тук жалба е недопустима в частта, в която се отнася до тази помощ, и не е необходимо да се разглежда изложението за изчерпателност довод на Комисията за липсата на правен интерес на жалбоподателя в това отношение.

Относно специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и относно договора с AMS

- 45 Комисията изтъква, че положението на жалбоподателя не се отличава от това на останалите авиокомпании, които използват летище Марсилия Прованс, и че затова твърдените помощи за авиокомпаниите не го засягат лично. Тя признава, че жалбоподателят е конкурент на Ryanair, но добавя, че съгласно съдебната практика наличието на такива отношения с получателя на помощта само по себе си не е достатъчно, за да се направи извод за лично засягане. В това отношение тя отбелязва, че жалбоподателят е само един от многото конкуренти на Ryanair, и

констатира, че макар тази авиокомпания да обслужва 29 от 41-то направления, предлагани на терминал mр2, жалбоподателят се намира в директна конкуренция с Ryanair само за съвсем ограничен брой направления с малко икономическо значение.

- 46 Освен това на въпрос в съдебното заседание Комисията отговаря, че според нея Общият съд трябва да анализира ефекта от специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и от договора с AMS на общия европейски пазар на въздушните превози, а при условията на евентуалност — за маршрутите от и към летище Марсилия Прованс.
- 47 Жалбоподателят по същество поддържа, че се намира в отношения на конкуренция с Ryanair и е конкретно засегнат от мерките, които Ryanair ползва на летище Марсилия Прованс, а именно специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и договорът с AMS.
- 48 По-конкретно, жалбоподателят твърди, че с Ryanair са сред основните ползватели на летище Марсилия Прованс и че през 2017 г. тези две авиокомпания са били в пряка конкуренция за три направления от това летище, а именно Брест (Франция), Нант (Франция) и Ибиса (Испания). В това отношение на въпрос в съдебното заседание той изтъква, че в областта на въздушните пътнически превози в практиката на органите за защита на конкуренцията се приема, че всяка линия, тоест всяка двойка „начална точка и направление“, съставлява съответен пазар.
- 49 В репликата си жалбоподателят отбелязва, че между 2014 г. и 2016 г. за маршрутите, за които е в директна конкуренция с Ryanair, обемът на пътническия поток на Ryanair е между 360 000 и 660 000 места годишно, докато броят на пътниците, които той е превозил, е между 530 000 и 660 000 годишно. В съдебното заседание той пояснява, че през 2018 г. е превозил 2,6 милиона пътници до или от Марсилия (Франция) и че около 400 000 пътници са превозени с директни полети от летище Марсилия Прованс до летище Лил (Франция), до летище Лион (Франция) и в по-малка степен до летище Брест, тоест по направления, които Ryanair също предлага от летище Марсилия Прованс.
- 50 Що се отнася до маршрутите от и до летище Марсилия Прованс, жалбоподателят твърди, че към меродавния момент е имало само четири „нискотарифни“ авиокомпания, които използват терминал mр2, и че Ryanair е обслужвало 29 от 41-то предлагани направления от този терминал. Той поддържа, че Ryanair е заплащало изкуствено ниски такси и че, обратно, той и дъщерното му дружество HOP! са плащали завишени такси спрямо действителната им себестойност. Той смята, че това е позволило на Ryanair да предлага по-ниски цени от HOP! за полети, извършвани в същия ден и по същото направление. В това отношение той представя таблица, според която билет за полет на 4 юли 2017 г. по направление Брест се е предлагал на цена 63,94 EUR от Ryanair и на цена 105,25 EUR от HOP!, а билет за полет на 3 юли 2017 г. по направление Нант се е предлагал на цена 30,28 EUR от Ryanair и на цена 50,51 EUR от HOP!.
- 51 Освен това жалбоподателят отбелязва, че между 2013 г. и 2015 г. е трябвало да закрие въздушните маршрути от летище Марсилия Прованс по направленията за летище Рим (Италия), летище Дюселдорф (Германия) и летище Бордо (Франция) поради пряката конкуренция с Ryanair. Той посочва и че поради тази конкуренция през 2016 г. ограничава полетите си по сезонния маршрут Марсилия-Брест до шест седмици през юли и август. Като представя съответна диаграма, той твърди, че с изключение на въздушните маршрути от летище Марсилия Прованс по направленията за летище Париж (Франция) и летище Амстердам (Нидерландия), дейността му „от точка до точка“ спада с над 50 % между 2013 г. и 2017 г.

- 52 Жалбоподателят заключава, че осигурената на Ryanair възможност да предлага изкуствено ниски цени на превозите от терминал mр2 поради субсидиите, които летище Марсилия Прованс получава, за да финансира подобренията си, и поради оперативните помощи, получател на които било Ryanair, съставлява нарушение на конкуренцията, водещо до отслабване на позициите му на обсъжданата летищна платформа.
- 53 Ето защо следва да се провери дали изтъкнатите от жалбоподателя факти позволяват да се констатира, че е лично засегнат от мерките, взети от оператора на летището във връзка със специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и договора с AMS.
- 54 Най-напред, що се отнася до съответния пазар, за който трябва да се анализира ефектът от обсъжданите мерки, следва да се констатира, че макар мерките да са насочени само към терминал mр2, а на летище Марсилия Прованс жалбоподателят и Ryanair да използват терминали mр1 и mр2, като цяло направленията, обслужвани от различните използващи летището авиокомпаниии, не са поначало запазени за единия или другия от тези терминали. Затова, противно на главното твърдение на Комисията и противно на твърдението на жалбоподателя (т. 46 и 48 по-горе), ефектът от обсъжданите мерки трябва да се прецени с оглед на всички обслужвани маршрути от и към това летище, независимо от използвания терминал.
- 55 По-нататък, както следва от съдебната практика, цитирана в точка 29 по-горе, жалбоподателят трябва да докаже, че конкурентното му положение на съответния пазар е съществено засегнато от мерките, предмет на обжалваното решение.
- 56 Накрая, следва да се отбележи, че на етапа на проверката за допустимост Общият съд не следва да се произнася окончателно по отношенията на конкуренция между жалбоподателя и Ryanair. Само жалбоподателят следва да посочи надлежно причините, поради които мерките, предмет на обжалваното решение, биха могли да увредят законните му интереси, като съществено засегнат конкурентното му положение на съответния пазар (вж. в този смисъл определение от 21 януари 2011 г., Vtesse Networks/Комисия, Т-54/07, непубликувано, ЕU:Т:2011:15, т. 98).
- 57 В това отношение следва да се приеме, че що се отнася до условието да е налице съществено засягане на положението на жалбоподателя на съответния пазар, между страните е безспорно, че Ryanair и жалбоподателят са конкурентни авиокомпаниии. Дори обаче да се допусне, че те са основните ползватели на летище Марсилия Прованс, жалбоподателят не представя факти, от които да може да се заключи, че конкурентното му положение на този пазар е съществено засегнато от специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и от договора с AMS.
- 58 Всъщност, първо, от разписанието на летище Марсилия Прованс за 2016—2018 г. личи, че 36 авиокомпаниии, сред които Ryanair, Air France и HOP!, обслужват маршрути от и към това летище, като това са Germanwings, Aegean Airlines, HOP!, Air Canada, Air France, Air Algérie, Royal Air Maroc, Alitalia, British Airways, Nouvelair, Aer Lingus, Eurowings, Ryanair, Iberia, Meridiana, Air Malta, Lufthansa, El Al Israel Airlines, Mistral Air, Air Madagascar, Pegasus Airlines, XL Airways France, Tassili Airlines, Brussels Airlines, Twin Jet, TUIfly, Turkish Airlines, TAP Portugal, Air Transat, TunisAir, EasyJet, Air Austral, Volotea, Vueling Airlines, Air Corsica и Aigle Azur.
- 59 Освен това от разписанието на летище Марсилия Прованс за 2016—2018 г. личи, че жалбоподателят и HOP! не са единствените авиокомпаниии, които са в „директна конкуренция“ с Ryanair, тоест които извършват директни полети без прекачвания. Всъщност посочената авиокомпания е в директна конкуренция с още 11 авиокомпаниии, а именно Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea и Vueling Airlines.

- 60 Второ, както личи от сравнителната таблица на линиите, обслужвани от групата авиокомпани, към която принадлежи жалбоподателят, и линиите, обслужвани от Ryanair, през 2016 г., годината на подаване на разглежданата тук жалба, въпросната група, която включва жалбоподателя и НОР!, се намира в директна конкуренция с Ryanair за три маршрута, а именно Марсилия-Брест, Марсилия-Нант и Марсилия-Лил. Между страните също е безспорно, че жалбоподателят се намира в пряка конкуренция с Ryanair за тези три маршрута.
- 61 Жалбоподателят, който обаче не е единствената авиокомпания в конкуренция с Ryanair за три маршрута, не доказва, че що се отнася до специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и до договора с AMS, той се намира в положение, което го отличава от другите съответни конкуренти. По-конкретно, Royal Air Maroc се конкурира с Ryanair за полетите по направление Маракеш (Мароко), Уджада (Мароко) и Рабат (Мароко), а Vueling Airlines — за полетите по направление Малага (Испания), Палма де Майорка (Испания) и Рим. Затова последните две авиокомпани се намират в същото положение на конкуренция с Ryanair като жалбоподателя. Освен това групата авиокомпани, към които принадлежат Vueling Airlines, British Airways и Iberia, е в директна конкуренция с Ryanair за пет маршрута, а именно Лондон (Обединеното кралство), Мадрид (Испания), Малага, Палма де Майорка и Рим, тоест за два маршрута в повече в сравнение с групата авиокомпани, към която принадлежи жалбоподателят.
- 62 Трето, що се отнася до икономическата значимост на маршрутите, за които Ryanair и жалбоподателят са в директна конкуренция, от преписката се установява, че жалбоподателят обслужва маршрута Марсилия-Нант до три пъти дневно. Що се отнася до маршрута Марсилия-Брест, през 2016 г. жалбоподателят ограничава полетите си по него до шест седмици през юли и август. Освен с жалбоподателя обаче Ryanair се намира в директна конкуренция с други компании за други маршрути към градове, по-големи от Нант и Брест. В това отношение, както отбелязва Комисията, за Лондон Ryanair е в конкуренция с British Airways, която предлага три полета дневно до летище Лондон-Хийтроу (Обединеното кралство), и с EasyJet, която предлага до три полета дневно до летище Лондон-Гетуик (Обединеното кралство) и три полета седмично до летище Лондон-Лутън (Обединеното кралство).
- 63 Четвърто, трябва да се отхвърли доводът на жалбоподателя, че значителното нарушение на конкуренцията и на практика същественото засягане на конкурентното му положение на съответния пазар поради специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и договора с AMS се доказват от сравнението между цените на НОР! и цените на Ryanair за полетите от летище Марсилия Прованс по направленията Брест и Нант. Всъщност това сравнение на цените, изготвено от жалбоподателя на 29 март 2017 г., показва, че цените на Ryanair са осезаемо по-ниски от предлаганите от жалбоподателя и неговото дъщерно дружество, но сравнението на цените, представено от Комисията за датите 27 юли 2017 г. и 31 юли 2017 г., показва обратното. При всички положения, дори да се допусне, че цените на Ryanair са като цяло по-ниски от цените на жалбоподателя за тези маршрути, това само по себе си не би доказало наличието на значително нарушение на конкуренцията, дължащо се на размера на летищните такси, определени от оператора на летището, и на упоменатия договор. Както отбелязва Комисията, ценовата разлика може да се дължи на други фактори, например на по-високите или по-ниските експлоатационни разходи на всяка съответна авиокомпания.
- 64 Пето, представената от жалбоподателя таблица, за която няма посочен източник и която показва промените в дейността му „от точка до точка“ от летище Марсилия Прованс, като сочи над 50 % спад между 2013 г. и 2017 г., не доказва наличието на съществено засягане на конкурентното му положение на съответния пазар вследствие от специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и договора с AMS. Най-напред, жалбоподателят не изяснява въз основа на какви факти за транспортната дейност „от точка до точка“ е изготвил тази таблица. По-нататък, както сам признава, той не е взел предвид в оценките си данните за

очевидно значимите маршрути, а именно Марсилия-Париж и Марсилия-Амстердам. Накрая, той не представя никакви конкретни данни за отражението на директната му конкуренция с Ryanair през избрания период върху намаляването на дейността му „от точка до точка“.

- 65 По този въпрос, щом в случая съответният пазар е с неконцентрирана структура, характеризираща се с присъствието на голям брой оператори, не може просто да се презумира, че намаляването на дейността „от точка до точка“ на жалбоподателя между 2013 г. и 2017 г., така както следва от упоменатата таблица, се дължи единствено на специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и на договора с AMS, предвид конкуренцията му с Ryanair на този пазар. Вярно е, че от жалбоподателя не може да се изисква да докаже, че намаляването на посочената дейност се дължи единствено на тези мерки. Той обаче е трябвало най-малкото да посочи факти, с които да доказва, че предвид директната му конкуренция с Ryanair за маршрутите Марсилия-Брест, Марсилия-Нант и Марсилия-Лил тези мерки са породили последици за конкурентното му положение на този пазар, но той не посочва такива факти.
- 66 В това отношение съгласно съдебната практика възможни признаци за съществено засягане на конкурентното положение на даден конкурент на съответния пазар могат да са значителното спадане на оборота, непренебрежимите финансови загуби, значителното намаляване на пазарните дялове и пропуснатата печалба, като конкурентът трябва да докаже, че те са резултат от отпускането на помощта (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., *British Aggregates/Комисия*, С-487/06 Р, ЕУ:С:2008:757, т. 53). В настоящия случай обаче жалбоподателят не представя точни и обосновани числови оценки, от които да следва, че пазарните дялове, които Ryanair спечелило на съответния пазар, са последица от специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и от договора с AMS. Същата констатация се налага по отношение на довода на жалбоподателя, че поради конкуренцията му с Ryanair бил принуден да закрие маршрутите Марсилия-Рим, Марсилия-Дюселдорф и Марсилия-Бордо между 2013 г. и 2015 г. Всъщност жалбоподателят не представя нито един точен факт, от който да може да се установи, че закриването на упоменатите маршрути се дължи на пряката му конкуренция с Ryanair.
- 67 Освен това тук следва да се отбележи, че в съдебното заседание дружеството Aéroport Marseille Provence отбелязва, без жалбоподателят да опровергае твърдението му, че конкретно за маршрутите Марсилия-Лил и Марсилия-Нант не е имало намаление на пътникопотока, а напротив, жалбоподателят е увеличил броя на превозваните пътници след навлизането на Ryanair по тези маршрути.
- 68 При тези условия твърдението на жалбоподателя, че конкурентното му положение на съответния пазар е засегнато от специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и от договора с AMS, не е доказано и не позволява да се констатира лично засягане. По-конкретно, макар че такива мерки могат да доведат, както изтъква жалбоподателят, до ограничаване на дейността му на посочения пазар, от всичко изложено по-горе следва, че той не представя достатъчно факти, от които да може да се установи, че положението му се отличава от това на останалите оператори в конкуренция с Ryanair на този пазар, така че той да е засегнат по същия начин, както адресатът на въпросните мерки.
- 69 По изложените съображения, дори ако се допусне, че конкурентното положение на жалбоподателя на съответния пазар е пряко засегнато от специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и от договора с AMS предвид директната конкуренция на жалбоподателя с Ryanair, не е доказано, че това засягане е съществено. Ето защо жалбоподателят не е лично засегнат от упоменатите мерки по смисъла на приложимата съдебна практика.
- 70 Останалите доводи на жалбоподателя не оборват този извод.

- 71 На първо място, жалбоподателят отбелязва активното си участие в процедурата, приключила с приемането на обжалваното решение от Комисията. В това отношение той твърди, че е подал две последователни жалби до Комисията във връзка с мерките за държавна помощ, приведени в действие от летище Марсилия-Прованс, като е изтъкнал отрицателните последици, които тези мерки са оказали върху положението му като ползвател на летището. Оттук той стига до заключението, че е взел изключително активно участие в процедурата, предшестваща приемането на това решение.
- 72 Само от участието на жалбоподателя в административното производство обаче не може да се направи извод, че той е процесуално легитимиран (определение от 7 март 2013 г., UOP/Комисия, T-198/09, непубликувано, EU:T:2013:105, т. 27 и решение от 22 юни 2016 г., Whirlpool Europe/Комисия, T-118/13, EU:T:2016:365, т. 55), дори и да е изиграл важна роля в това производство, например като е подал жалбата до Комисията, вследствие от която тя издава обжалваното решение (вж. в този смисъл решение от 9 юли 2009 г., 3F/Комисия, C-319/07 P, EU:C:2009:435, т. 94 и 95).
- 73 На второ място, жалбоподателят посочва интервю на главния изпълнителен директор на Ryanair, в което той говорел за „условия на конкуренция“ с жалбоподателя. Личните мнения на ръководителите на авиокомпания — получател на помощи, обаче не биха могли да са достатъчно доказателство за наличието на съществено засягане на положението на конкурентите ѝ на съответния пазар. Освен това от интервюто не следва, че според главния изпълнителен директор жалбоподателят е в особено конкурентно положение спрямо Ryanair. По-конкретно, посоченият директор заявява, че Ryanair има „все повече конкуренти“ и че „превозвачите като [него], Alitalia, Lufthansa ще трябва да последват [тенденцията към нискотарифни услуги]“. Следователно упоменатият главен изпълнителен директор смята жалбоподателя просто за един измежду всичките конкуренти на авиокомпанията му.
- 74 На трето място, жалбоподателят представя пазарно проучване, което е изготвил през септември 2017 г. Проучването измерва индекса ННП (индекс на Херфиндал-Хиршман), който бил общоприета мярка за интензитета на конкуренцията на даден пазар. Що се отнася до конкуренцията между Ryanair и жалбоподателя, в проучването се приема, че поради големия брой линии, обслужвани и от двете компании, растежът на Ryanair пряко засяга групата авиокомпаниите, към която принадлежи жалбоподателят. Според същото проучване през 2016 г. Ryanair е било в конкуренция с тази група за десет маршрута между френски градове и за 37 маршрута между френски град и европейски град извън Франция.
- 75 Макар да позволява да се установи наличието на отношения на конкуренция между жалбоподателя и Ryanair, въпросното пазарно проучване обаче изобщо не доказва, че конкурентното положение на жалбоподателя на съответния пазар е съществено засегнато от специфичните за терминал m2 тарифи на пътническите такси и от договора с AMS. От една страна, изразеното в това проучване становище, че „често Ryanair не е единственият оператор по линиите, които обслужва[, и затова] изплащаните субсидии могат да засегнат конкуренцията“, е общо твърдение, което не индивидуализира положението на жалбоподателя спрямо това на останалите конкуренти на Ryanair на посочения пазар. От друга страна, твърдението в доклада, че „поради големия брой линии, обслужвани и от двете компании, растежът на Ryanair пряко засяга [групата авиокомпаниите, към която принадлежи жалбоподателят]“, може да докаже, че жалбоподателят е пряко засегнат от конкуренцията с Ryanair, но не и че жалбоподателят е съществено засегнат от упоменатите мерки по смисъла на релевантната съдебна практика.
- 76 На четвърто място, жалбоподателят се позовава на решение от 25 юни 1998 г., British Airways и др./Комисия (T-371/94 и T-394/94, EU:T:1998:140), в което според него Общият съд е признал за допустими жалбите, подадени в частност от авиокомпаниите British Airways и Scandinavian

Airlines System Denmark-Norway-Sweden срещу решение на Комисията, с което след официалната процедура по разследване отпуснатата му от френските власти помощ е била обявена за съвместима с вътрешния пазар.

- 77 В решение от 25 юни 1998 г., *British Airways* и др./Комисия (T-371/94 и T-394/94, EU:T:1998:140), Общият съд отменя обжалваното по онова дело решение на Комисията, без да разглежда изрично въпроса за допустимостта на жалбата, който освен това не е бил повдигнат от Комисията. Делото се е отнасяло до валидността на мярка за увеличаване на капитала на жалбоподателя с няколко милиарда френски франка, съпътствана от проект за реструктуриране на тази авиокомпания, с цел възстановяване на икономическата и финансовата ѝ жизнеспособност.
- 78 Настоящото дело обаче се отнася до специфичните за терминал *mp2* тарифи на пътническите такси и договора с AMS. Ето защо то се отличава от делото, по което е постановено решение от 25 юни 1998 г., *British Airways* и др./Комисия (T-371/94 и T-394/94, EU:T:1998:140), що се отнася както до съответния предмет на оспорваните мерки, така и до обхвата им. Всъщност онова решение се отнася общо до вливането на доста голяма сума в капитала на авиокомпания с цел общо осигуряване на жизнеспособността ѝ в сектора на въздушните превози, докато настоящото дело има отношение единствено към дейността на конкурентни авиокомпании на конкретно летище. Следователно фактът, че по делото, по което е постановено онова решение от 1998 г., жалбата е била имплицитно приета за допустима във връзка с въпросната структурна помощ, не е пречка в настоящото дело да се прецени различно въпросът за същественото засягане на конкурентното положение на жалбоподателя на съответния пазар вследствие от специфичните за терминал *mp2* тарифи на пътническите такси и договора с AMS.
- 79 Този извод не може да бъде оборен с довода на жалбоподателя, че ако обяви разглежданата понастоящем жалба за недопустима, Общият съд ще е приложил различен критерий за допустимост в двата случая, което би представлявало нарушение на правото на ефективни правни средства за защита, гарантирано с член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз.
- 80 Всъщност е достатъчно да се припомни, че съгласно съдебната практика не може заради начина, по който жалбоподателят тълкува правото на ефективна съдебна защита, да не се приложат условията за допустимост на жалбите за отмяна. В този смисъл, специално в областта, която е предмет на настоящата жалба, е постановено, че частноправен субект, който не е засегнат пряко и лично от решение на Комисията в областта на държавните помощи и чиито интереси следователно не биха могли да са увредени от държавната мярка, предмет на това решение, не може да се позовава на правото на съдебна защита по отношение на подобно решение (вж. в този смисъл решение от 22 ноември 2007 г., *Sniace/Комисия*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, т. 64 и 65). От изложените по-горе факти обаче следва именно че едно от тези две условия не е налице в настоящия случай, тъй като жалбоподателят не е доказал, че е лично засегнат от обжалваното решение. Като се има предвид, че настоящото дело и делото, по което е постановено решение от 25 юни 1998 г., *British Airways* и др./Комисия (T-371/94 и T-394/94, EU:T:1998:140), не се отнасят до мерки от еднакво, нито дори от сходно естество, жалбоподателят няма основание да поддържа, че отхвърлянето на разглежданата тук жалба като недопустима би съставлявало нарушение на правото му на ефективна съдебна защита.
- 81 От всичко изложено по-горе следва, че жалбоподателят не е доказал, че е индивидуализиран спрямо останалите конкуренти на *Ryanair* на съответния пазар, що се отнася както до специфичните за терминал *mp2* тарифи на пътническите такси, така и до договора с AMS.
- 82 При тези условия жалбата трябва да се отхвърли като недопустима.

По съдебните разноси

- 83 Съгласно член 134, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноси, ако е направено такова искане. След като жалбоподателят е загубил делото, следва да бъде осъден да заплати съдебните разноси в съответствие с искането на Комисията.
- 84 Освен това съгласно член 138, параграф 3 от Процедурния правилник Общият съд може да реши встъпила страна, различна от посочените в параграфи 1 и 2, да понесе направените от нея съдебни разноси. В настоящия случай подпомагащите Комисията встъпили страни следва да понесат направените от тях съдебни разноси.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (шести разширен състав)

реши:

- 1) **Отхвърля жалбата като недопустима.**
- 2) **Société Air France** понася направените от него съдебни разноси, както и тези на Европейската комисия.
- 3) **Ryanair DAC** и **Airport Marketing Services Ltd**, както и **Aéroport Marseille Provence SA** понасят направените от тях съдебни разноси.

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 11 юли 2019 година.

Подписи

Съдържание

Обстоятелствата по спора	2
Производството и исканията на страните	4
От правна страна	4
Относно инвестиционната субсидия	6
Относно специфичните за терминал mр2 тарифи на пътническите такси и относно договора с AMS	8
По съдебните разноски	15