



Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (ketvirtoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2019 m. balandžio 12 d.*

„Ieškinys dėl panaikinimo – Valstybės pagalba – Priemonės, kurias Vokietija nustatė Frankfurto Hano oro uostui ir oro transporto bendrovėms, kurios naudojami šiuo oro uostu – Sprendimas, kuriuo priemonės Frankfurto Hano oro uostui pripažįstamos su vidaus rinka suderinama pagalba ir kuriuo konstatuojama, kad oro transporto bendrovėms, kurios naudojami minėtu oro uostu, pagalba nesuteikta – Konkrečios sąsajos nebuvimas – Tiesioginės sąsajos nebuvimas – Nepriimtinumai“

Byloje T-492/15

Deutsche Lufthansa AG, įsteigta Kelne (Vokietija), atstovaujama advokato A. Martin-Ehlers,

Ieškovė,

prieš

Europos Komisija, atstovaujama K. Herrmann, T. Maxian Rusche ir S. Noë,

atsakovę,

palaikomą

Land Rheinland-Pfalz (Vokietija), atstovaujamos profesoriaus C. Koenig,

ir

Ryanair DAC, buvusios *Ryanair Ltd*, įsteigtos Dubline (Airija), atstovaujamos advokato G. Berrisch, ir solisitoriaus B. Byrne,

įstojusių į bylą šalių,

dėl pagal SESV 263 straipsnį pateikto prašymo panaikinti 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimą (ES) 2016/789 dėl Vokietijos suteiktos valstybės pagalbos SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07), susijusios su Frankfurto Hano oro uosto finansavimu ir oro uosto finansiniais ryšiais su *Ryanair* (OL L 134, 2016, p. 46),

BENDRASIS TEISMAS (ketvirtoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas H. Kanninen, teisėjai J. Schwarcz, C. Iliopoulos, L. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (pranešėjas) ir I. Reine,

posėdžio sekretorė S. Bukšek Tomac, administratorė,

* Proceso kalba: vokiečių.

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2018 m. liepos 9 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

I. Ginčo aplinkybės

- 1 Ieškovė *Deutsche Lufthansa AG* yra Vokietijoje įsteigta oro transporto bendrovė, kurios pagrindinė veikla yra keleivių vežimas. Jos pirmasis bazinis oro uostas yra Frankfurto prie Maino (Vokietija) oro uostas.
- 2 Frankfurto Hano oro uostas yra Vokietijoje, Land Rheinland-Pfalz (Reino krašto-Pfalco federalinė žemė, toliau – *Land*) teritorijoje, maždaug 120 km į vakarus nuo Frankfurto prie Maino miesto ir 115 km nuo Frankfurto prie Maino oro uosto. Iki 1992 m. vietoje, kurioje įsikūręs Frankfurto Hano oro uostas, veikė karinė bazė. Ši bazė vėliau buvo perdaryta į civilinį oro uostą. 1995 m. balandžio 1 d. Vokietijos Federacinė Respublika infrastruktūros nuosavybę perleido *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (toliau – *Holding Hahn*), remiantis viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėje įsteigta bendrovei, kurios steigėja buvo ir *Land*.
- 3 1998 m. sausio 1 d. *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (toliau – *Fraport*), kuri eksploatavo ir valdė tarptautinį Frankfurto prie Maino oro uostą, įsigijo 64,90 % Frankfurto Hano oro uostą eksploatuojančios bendrovės *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (toliau – *Flughafen Hahn*) akcijų.
- 4 1999 m. Frankfurto Hano oro uostas pritraukė pirmąją pigių skrydžių bendrovę *Ryanair Ltd* (dabar – *Ryanair DAC*, toliau – *Ryanair*). Pirmasis *Flughafen Hahn* ir *Ryanair* susitarimas įsigaliojo 1999 m. balandžio 1 d. (toliau – 1999 m. susitarimas su *Ryanair*). Penkerių metų trukmės 1999 m. susitarimo su *Ryanair* dalykas buvo oro uosto mokesčiai, kuriuos turėjo mokėti *Ryanair*.
- 5 1999 m. rugpjūčio mėn. *Fraport* įsigijo 73,37 % *Holding Hahn* akcijų ir 74,90 % komanditinės bendrovės *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* akcijų.
- 6 1999 m. rugpjūčio 31 d. *Land* ir *Fraport* sudarė susitarimą, pagal kurį *Fraport* įsipareigojo sudaryti pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą. Šiam susitarimui buvo pritarta tą pačią dieną, jis buvo notaro patvirtintas 2000 m. lapkričio 24 d. ir įsigaliojo 2001 m. sausio 1 d. Pagal šį susitarimą *Fraport* turėjo teisę į visą Frankfurto Hano oro uostą eksploatuojančios bendrovės pelną ir už tai ji turėjo padengti visus pastarosios nuostolius (toliau – 2001 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas).
- 7 Vėliau *Holding Hahn* ir *Flughafen Hahn* susijungė į vieną bendrovę *Flughafen Hahn GmbH*, vėliau tapusią *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (toliau – FFHG), kurios 26,93 % kapitalo priklausė *Land*, o 73,07 % – *Fraport*.
- 8 Iki 2001 m. birželio 11 d. 100 % *Fraport* akcijų priklausė viešiesiems akcininkams. Tą dieną *Fraport* akcijos pradėtos kotiruoti biržoje, ir 29,71 % jos akcijų buvo parduota privatiems akcininkams, o 70,29 % akcijų liko viešiesiems akcininkams.
- 9 2001 m. spalio 16 d. *Land* patvirtino Frankfurto Hano oro uosto mokesčių tarifus, kurie atgaline data įsigaliojo nuo 2001 m. spalio 1 d. (toliau – 2001 m. mokesčiai).

- 10 2001 m. gruodžio 14 d. ir 2002 m. sausio 9 d. atitinkamai *Fraport* ir FFHG akcininkai nusprendė padidinti FFHG kapitalą, finansuojant oro uosto infrastruktūros programos skubiausią dalį (toliau – 2001 m. kapitalo didinimas). 2001 m. kapitalo didinimui 27 mln. EUR skyrė *Fraport* ir *Land*; jos 2002 m. sausio 9 d. išmokėjo atitinkamai 19,7 mln. EUR ir 7,3 mln. EUR.
- 11 2002 m. vasario 14 d. FFHG ir *Ryanair* sudarė antrąjį susitarimą (toliau – 2002 m. susitarimas su *Ryanair*). Juo buvo pakeistas 1999 m. susitarimas su *Ryanair*.
- 12 2002 m. lapkričio 27 d. *Land Hessen* (Heseno žemė, Vokietija), *Fraport* ir FFHG sudarė susitarimą dėl Frankfurto Hano oro uosto plėtros. Pagal šį susitarimą buvo numatytas antras FFHG kapitalo didinimas, o po jo *Land Hessen* taptų trečiąja FFHG akcinine.
- 13 2004 m. kovo 22 d. buvo parengtas akcininkų susitarimas dėl *Fraport*, *Land* ir *Land Hessen* dalyvavimo formuojant FFHG kapitalą (toliau – akcininkų susitarimas). *Fraport*, *Land* ir *Land Hessen* šį susitarimą pasirašė 2005 m. kovo 30 d.
- 14 Įgyvendinant akcininkų susitarimą buvo sutarta FFHG kapitalą didinti 19,5 mln. EUR, kad būtų tęsiama šio sprendimo 10 punkte nurodyta investicijų programa. Nuo 2004 m. iki 2009 m. *Fraport*, *Land* ir *Land Hessen* keliais mokėjimais į FFHG įnešė atitinkamai 10,21 mln. EUR, 540 000 EUR ir 8,75 mln. EUR. Be to, *Land* ir *Land Hessen* įsipareigojo iki 2009 m. pagal sutartą mokėjimų planą kiekviena įnešti papildomai 11,25 mln. EUR, kad būtų suformuotas kapitalo rezervas.
- 15 Po šio sprendimo 14 punkte aprašyto kapitalo padidinimo (toliau – 2004 m. kapitalo didinimas), kurio suma sudarė 42 mln. EUR, *Fraport* priklausė 65 % FFHG akcijų, o *Land Hessen* ir *Land* – kiekvienai po 17,5 %
- 16 Akcininkų susitarime taip pat buvo numatyta, kad bet kokią naują FFHG skolą turi padengti *Fraport*, *Land* ir *Land Hessen* pagal jų valdomo FFHG kapitalo proporcijas ir kad 2001 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas turi būti pratęstas iki 2014 m. Vykdam šiuos įsipareigojimus, *Fraport* ir FFHG 2004 m. balandžio 5 d. sudarė naują pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą (toliau – 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas). 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas įsigaliojo 2004 m. birželio 2 d. po to, kai jį trijų ketvirtadalių dauguma (kaip reikalaujama pagal akcininkų susitarimą) patvirtino visuotinis *Fraport* akcininkų susirinkimas. Pagal 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą *Fraport* įsipareigojo padengti visus FFHG nuostolius, patirtus 2004–2009 m.
- 17 1997–2004 m. *Land* Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui mokėjo tiesiogines subsidijas (toliau – tiesioginės *Land* subsidijos). Tiesioginių *Land* subsidijų, mokėtų iki 2000 m., tikslas buvo finansuoti investicijas į oro uosto infrastruktūrą, o subsidijomis, mokėtomis nuo 2001 m., buvo finansuojamos kontrolės ir saugumo personalo išlaidos. *Land* gauna oro uosto saugumo mokestį nuo kiekvieno iš Frankfurto Hano oro uosto išvykstančio oro transporto bendrovių, kurios naudojasi šiuo oro uostu, keleivio ir visą gautą sumą ir jos bendro biudžeto lėšas perveda Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui kaip kompensaciją už vykdomą kontrolę ir saugumą (toliau – kompensacija už kontrolę ir saugumą).
- 18 2005 m. lapkričio 4 d. buvo patvirtintas 2002 m. susitarimo su *Ryanair* priedas (toliau – 2005 m. susitarimas su *Ryanair*).
- 19 2003–2006 m. Europos Bendrijų Komisija gavo kelis skundus dėl įtariamos valstybės pagalbos, kurią *Fraport*, *Land* ir *Land Hessen* suteikė *Ryanair* ir FFHG. 2003 m. rugsėjo 22 d. ir 2006 m. birželio 1 d. vienas iš pareiškėjų Komisijai pateikė papildomos informacijos.
- 20 2006 m. balandžio 26 d. *Land* patvirtino naujus Frankfurto Hano oro uosto mokesčių tarifus (toliau – 2006 m. mokesčiai). Jie įsigaliojo 2006 m. birželio 1 d.

- 21 2006 m. rugsėjo 25 d. ir 2007 m. vasario 9 d. raštais Komisija paprašė Vokietijos Federacinės Respublikos pateikti papildomos informacijos. Šiuos prašymus minėta valstybė narė patenkino atsiųsdama 2006 m. gruodžio 20 d. ir 2007 m. birželio 29 d. raštus.
- 22 2008 m. birželio 17 d. rašte Komisija pranešė Vokietijos Federacinei Respublikai apie savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje (dabar – SESV 108 straipsnio 2 dalis) numatytą formalią tyrimo procedūrą dėl valstybės pagalbos, susijusios su FFHG finansavimu ir jos santykiais su *Ryanair* (toliau – 2008 m. sprendimas pradėti procedūrą). Sprendimas, kuriuo suinteresuotosios šalys kviečiamos pateikti savo pastabas, buvo paskelbtas 2009 m. sausio 17 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 12, 2009, p. 6).
- 23 2008 m. gruodžio 31 d. *Fraport* pardavė *Land* visas turėtas FFHG akcijas. Po šio pardavimo, pirma, *Land* priklausė 82,5 % FFHG akcijų, o likę 17,5 % – *Land Hessen* ir, antra, 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas buvo panaikintas.
- 24 Per formalią tyrimo procedūrą Komisija gavo pastabų, be kita ko, iš ieškovės ir *Ryanair*, kurias perdavė Vokietijos Federacinei Respublikai.
- 25 2009 m. liepos 1 d. Vokietijos Federacinė Respublika pateikė Komisijai savo pastabas ir papildomos informacijos.
- 26 2011 m. liepos 13 d. Komisija nusprendė pradėti antrą formalią tyrimo procedūrą dėl FFHG finansavimo 2009–2011 m. Sprendimas, kuriuo suinteresuotosios šalys kviečiamos pateikti savo pastabas, buvo paskelbtas 2012 m. liepos 21 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 216, 2012, p. 1). Taigi vienu metu vyko dvi procedūros.
- 27 2012 m. vasario 20 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos Federacinės Respublikos išsamesnės informacijos, susijusios su 2008 m. sprendimu pradėti procedūrą. Vokietijos Federacinė Respublika atsakė į šį prašymą 2012 m. balandžio 16 d. raštu.
- 28 2012 m. liepos 27 d. raštu Komisija pateikė naują prašymą Vokietijos Federacinei Respublikai pateikti papildomos informacijos, į jį ši atsakė 2012 m. rugsėjo 4 d. raštu.
- 29 Vokietijos Federacinė Respublika įsipareigojo atlikti kapitalo injekciją FFHG, kad refinansuotų šios paskolas, skirtas finansuoti viešosios valdžios 1997–2012 m. numatytoms infrastruktūros priemonėms, kurių neapėmė pelno ir nuostolių perdavimo susitarimai, kapitalo padidinimai ar kitos subsidijos (toliau – paskutinis kapitalo didinimas).
- 30 2014 m. vasario 25 d. raštu Komisija informavo Vokietijos Federacinę Respubliką, jog 2014 m. vasario 20 d. priėmė Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires (OL C 99, 2014, p. 3; toliau – 2014 m. gairės).
- 31 2014 m. kovo 23 d. ir balandžio 4 d. raštais Komisija Vokietijos Federacinės Respublikos paprašė pateikti paaiškinimus. 2014 m. balandžio 17 d. ir 24 d. bei gegužės 9 d. raštais Vokietijos Federacinė Respublika šiuos prašymus įvykdė.
- 32 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* buvo paskelbtas pranešimas, kuriuo valstybėms narėms ir suinteresuotosioms šalims siūloma pateikti pastabas dėl 2014 m. gairių taikymo šioje byloje. Ieškovė pateikė pastabas, jas Komisija perdavė Vokietijos Federacinei Respublikai 2014 m. rugpjūčio 26 d. raštu. 2014 m. rugsėjo 3 d. raštu Vokietijos Federacinė Respublika pranešė Komisijai neturinti jokių pastabų.

- 33 2014 m. spalio 1 d. Komisija priėmė Sprendimą (ES) 2016/789 dėl Vokietijos suteiktos valstybės pagalbos SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07), susijusios su Frankfurto Hano oro uosto finansavimu ir oro uosto finansiniais ryšiais su *Ryanair* (OL L 134, 2016, p. 46; toliau – ginčijamas sprendimas).

II. Ginčijamas sprendimas

- 34 Ginčijamame sprendime Komisija nagrinėjo, pirma, ar priemonės Frankfurto Hano oro uostui (žr. ginčijamo sprendimo 292–420 konstatuojamąsias dalis), priemonės *Ryanair* (žr. ginčijamo sprendimo 421–456, 464–484 ir 580 konstatuojamąsias dalis) ir priemonės transporto bendrovėms, kurios naudojami Frankfurto Hano oro uostu, t. y. 2001 m. mokesčiai ir 2006 m. mokesčiai (žr. ginčijamo sprendimo 457–463, 485–494 ir 581 konstatuojamąsias dalis), yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Antra, nusprendusi, kad tam tikros priemonės Frankfurto Hano oro uostui yra valstybės pagalba, Komisija vertino jų suderinamumą su vidaus rinka (žr. ginčijamo sprendimo 497–579 konstatuojamąsias dalis).

A. Priemonės, skirtos FFHG

- 35 Pirma, Komisija konstatavo, kad 2001 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas nėra valstybės pagalba. Iš tikrųjų Komisija iš esmės nusprendė, kad minėtas susitarimas buvo sudarytas iki 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Aéroports de Paris / Komisija* (T-128/98, EU:T:2000:290), t. y. tuo metu, kai viešosios valdžios institucijos pagrįstai galėjo manyti, jog finansavimo priemonė, susijusi su Frankfurto Hano oro uostu, nėra valstybės pagalba.
- 36 Antra, Komisija išnagrinėjo, ar 2001 m. kapitalo didinimas yra valstybės pagalba. Šiuo klausimu pirmiausia Komisija nusprendė, kad 2001 m. kapitalo didinimas buvo finansuojamas *Land* bendro biudžeto lėšomis, taigi iš valstybės išteklių, ir yra priskirtinas valstybei. Be to, Komisija nusprendė, kad *Fraport* įnašas 2001 m. didinant kapitalą, pirma, buvo atliktas panaudojant valstybės lėšas, nes *Fraport* yra daugiausia valstybinio kapitalo bendrovė, kurios išteklius tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja valstybė, antra, šis įnašas priskirtinas valstybei, nes *Fraport* save laiko „nesavarankiška, valstybei priklausančia įmone“, ir kad FFHG valdyba tiesiogiai derėjosi su *Land* ir *Land Hessen*, o *Land* tiesiogiai skatino *Fraport* dalyvauti vykdant 2001 m. kapitalo didinimą. Be to, Komisija nusprendė, kad 2001 m. kapitalo didinimas suteikė atrankinį pranašumą FFHG, nes sprendimas dėl rekapitalizavimo iš principo neatitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto principo. Galiausiai Komisija konstatavo, kad, atsižvelgiant, be kita ko, į Frankfurto Hano oro uosto dydį ir jo nedidelį atstumą nuo kitų Europos Sąjungos oro uostų, 2001 m. kapitalo didinimas galėjo turėti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipyti konkurenciją.
- 37 Trečia, kalbant apie *Fraport*, Komisija kartu vertino 2004 m. kapitalo didinimą ir 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą, nes pastarojo susitarimo, kuris turėjo galioti iki 2014 m. gruodžio 31 d., sudarymas buvo būtina 2004 m. kapitalo didinimo sąlyga. Komisija nurodė, kad 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą turėjo patvirtinti *Fraport* trijų ketvirtadalių balsų dauguma visuotiniame akcininkų susirinkime, o šios daugumos nebuvo įmanoma pasiekti be privačių minėtos bendrovės akcininkų, nes viešieji akcininkai valdė maždaug 70 % bendrovės akcijų. Todėl Komisija nusprendė, kad viešieji akcininkai negalėjo kontroliuoti *Fraport* sprendimo, kuriuo patvirtinamas 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas, taigi jie negalėjo kontroliuoti ir sprendimo dėl 2004 m. kapitalo didinimo, todėl pastarasis negali būti priskirtas valstybei.
- 38 Komisija nusprendė, kad 2004 m. pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas ir *Fraport* dalyvavimas vykdant 2004 m. kapitalo didinimą nėra valstybės pagalba.

- 39 Dėl *Land* ir *Land Hessen* dalyvavimo vykdamant 2004 m. kapitalo didinimą pirmiausia Komisija nurodė, kad jis buvo finansuojamas iš jų bendrų atitinkamų biudžetų, t. y. panaudojant valstybės išteklius, ir kad šis finansavimas priskirtinas valstybei. Taip pat ji nusprendė, kad minėtos investicijos neatitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto principo, todėl suteikė atrankinį pranašumą FFHG. Galiausiai Komisija priminė, kad bet koks FFHG suteiktas atrankinis pranašumas gali iškraipyti konkurenciją ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- 40 Todėl Komisija nusprendė, kad *Land* ir *Land Hessen* dalyvavimas vykdamant 2004 m. kapitalo didinimą yra valstybės pagalba.
- 41 Ketvirta, Komisija nagrinėjo, ar kompensacija už kontrolę ir saugumą yra valstybės pagalba.
- 42 Šiuo klausimu pirmiausia Komisija pažymėjo, kad pagal Vokietijos teisę *Land* Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui galėjo kompensuoti tik išlaidas, susijusias su erdvių ir patalpų, būtinų kontrolei ir saugumui užtikrinti, suteikimu ir priežiūra. Todėl Komisija nusprendė, jog *Land*, apmokėdama kontrolės ir saugumo išlaidas, atlygino ir neatlygintinas išlaidas, taip Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui palengvindama įprastomis sąlygomis turėjusią tekti našta, todėl suteikė jam atrankinį pranašumą.
- 43 Taip pat Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad kompensacijos už kontrolę ir saugumą suma, kurią *Land* pervedė Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui, apėmė ne tik iš oro transporto bendrovių surinktą oro uosto saugumo mokestį, bet ir bendro *Land* biudžeto išteklius. Todėl Komisija nusprendė, kad ši kompensacija buvo finansuojama iš valstybės išteklių ir yra priskirtina valstybei.
- 44 Be to, Komisija priminė, kad bet koks atrankus ekonominis pranašumas, suteiktas Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui, galėjo iškraipyti konkurenciją ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- 45 Galiausiai Komisija konstatavo, kad kadangi sumos, pervestos Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui kontrolei ir saugumui užtikrinti, viršijo iš oro transporto bendrovių surenkamą oro uosto saugumo mokestį, viešasis finansavimas, suteiktas Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui kaip kompensacija už kontrolės ir saugumo užtikrinimą, yra valstybės pagalba.
- 46 Penkta, dėl tiesioginių *Land* subsidijų, pirma, Komisija konstatavo, kad 1997–2000 m. suteiktos šios subsidijos, skirtos investicijoms į oro uosto infrastruktūrą finansuoti, nėra valstybės pagalba, nes dėl jų buvo nutarta dar iki 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Aéroports de Paris / Komisija* (T-128/98, EU:T:2000:290). Antra, ji nusprendė, kad tiesioginės *Land* subsidijos, kuriomis 2001–2004 m. buvo finansuojamos kontrolės ir saugumo personalo išlaidos, turi būti nagrinėjamos kaip galima valstybės pagalba, nes jos apėmė išlaidas, kurias turėjo padengti pats Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojas.
- 47 Šiuo klausimu pirmiausia Komisija pažymėjo, kad tiesioginės *Land* subsidijos, mokėtos 2001–2004 m., kurių bendra suma sudarė 1,93 mln. EUR, buvo finansuojamos iš valstybės išteklių, todėl priskirtinos valstybei. Kadangi minėtos subsidijos padengė išlaidas, kurias turėjo padengti pats Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojas ir kadangi jos buvo mokamos tik šiam eksploatuotojui, Komisija nusprendė, jog jos minėtam eksploatuotojui suteikė atrankinį ekonominį pranašumą. Galiausiai Komisija priminė, kad bet koks atrankinis ekonominis pranašumas, suteiktas Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui, galėjo iškraipyti konkurenciją ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. Taigi Komisija nusprendė, kad aptariamoms subsidijoms yra valstybės pagalba.
- 48 Galiausiai, šešta, Komisija nusprendė, kad paskutinis kapitalo didinimas, skirtas refinansuoti FFHG paskoloms, kuriomis 1997–2012 m. finansuotas Frankfurto Hano oro uosto infrastruktūros gerinimas, yra valstybės pagalba, ir šiuo klausimu nurodė savo argumentus dėl *Land* ir *Land Hessen* dalyvavimo vykdamant 2004 m. kapitalo didinimą ir dėl kompensacijos už kontrolę ir saugumą.

- 49 Komisija nusprendė, kad, pirma, FFHG neteisėtai suteikta investicinė pagalba, t. y. 2001 m. kapitalo didinimas, *Land* ir *Land Hessen* dalyvavimas vykdant 2004 m. kapitalo didinimą ir paskutinis kapitalo didinimas yra suderinami su vidaus rinka, nes atitinka Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL C 312, 2005, p. 1) 61 punktą. Antra, ji nusprendė, kad veiklos pagalba, neteisėtai Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojui suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., t. y. kompensacija už kontrolę ir saugumą ir tiesioginės *Land* subsidijos, yra suderinamos su vidaus rinka, nes atitinka 2014 m. gairių 137 punkto kriterijus.

B. Priemonės, skirtos Ryanair

- 50 Pirmiausia norėdama įvertinti, ar *Ryanair* buvo suteikta valstybės pagalba, Komisija nurodė, kad reikia išsiaiškinti, ar 1999 m. susitarimas su *Ryanair*, 2002 m. susitarimas su *Ryanair* ir 2005 m. susitarimas su *Ryanair* šių susitarimų sudarymo metu atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto principą. Šiuo klausimu Komisija pažymėjo, kad pagal 2014 m. gaires, norint taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto principą, reikia *ex ante* įvertinti kiekvieno *Ryanair* ir Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojo susitarimo papildomą pelningumą, atsižvelgiant į visas reikšmingas išlaidas ir pajamas, kurias galima priskirti kiekvienam iš šių susitarimų.
- 51 Komisija iš esmės nusprendė, kad 1999 m. susitarimas su *Ryanair*, 2002 m. susitarimas su *Ryanair* ir 2005 m. susitarimas su *Ryanair* atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto principą, nes jie galėjo prisidėti prie Frankfurto Hano oro uosto pelningumo, kadangi numatytos pajamos viršijo numatytas išlaidas. Komisija nusprendė, kad trys aptariamais susitarimais nesuteikė *Ryanair* jokio pranašumo, todėl neturi pagalbos elementų.

C. Oro uosto mokesčių tarifai

- 52 Komisija nusprendė, kad 2001 m. mokesčiai ir 2006 m. mokesčiai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto principą, nes jie, vertinant *ex ante*, palaiapsniui prisidėjo prie Frankfurto Hano oro uosto pelningumo.
- 53 Todėl Komisija nusprendė, kad 2001 m. mokesčiai ir 2006 m. mokesčiai nesuteikė jokio ekonominio pranašumo oro transporto bendrovėms, kurios naudojasi Frankfurto Hano oro uostu, kurio jos nebūtų gavusios įprastomis rinkos sąlygomis, taigi šie mokesčiai nėra valstybės pagalba.

D. Ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis

- 54 Ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis suformuluota taip:

„1 straipsnis

1. Valstybės pagalba, kurią pažeisdama [SESV] 108 straipsnio 3 dalį Vokietija 2001–2012 m. neteisėtai suteikė bendrovei [FFHG], t. y. 2001 m. kapitalo didinimas, kurio vertė – 27 mln. EUR, 2004 m. kapitalo didinimas, kurio vertė – 22 mln. EUR, ir tiesioginės [*Land*] dotacijos <...>, yra suderinama su vidaus rinka.

2. *Fraport* <...> dalis 2004 m. didinant kapitalą ir 2004 m. pelno ir nuostolio perdavimo susitarimas nėra valstybės pagalba pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

1. Bendrovių *Ryanair* ir [FFHG] susitarimas, įsigaliojęs 1999 m. balandžio 1 d., nėra valstybės pagalba pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį.
2. Bendrovių *Ryanair* ir [FFHG] susitarimas, įsigaliojęs 2002 m. vasario 14 d., nėra valstybės pagalba pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį.
3. 2005 m. lapkričio 4 d. bendrovių *Ryanair* ir [FFHG] 2005–2012 m. susitarimas dėl 6–18 orlaivių pristatymo nėra valstybės pagalba pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

2001 m. spalio 1 d. ir 2006 m. birželio 1 d. įsigalioję oro uosto mokesčių [tarifai] nėra valstybės pagalba pagal [SESV] 107 straipsnio 1 dalį.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.“

III. Procesas ir šalių reikalavimai

- 55 2015 m. rugpjūčio 26 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai ieškovė pateikė šį ieškinį.
- 56 2015 m. lapkričio 13 d. Komisija Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė atsiliepimą į ieškinį.
- 57 Dublikas ir triplikas buvo pateikti Bendrojo Teismo kanceliarijai atitinkamai 2016 m. vasario 5 d. ir kovo 31 d.
- 58 *Ryanair plc* 2015 m. spalio 5 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė dokumentą, kuriame prašė leisti įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. 2015 m. spalio 23 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktu raštu *Ryanair plc* remdamasi Bendrojo Teismo procedūros reglamento 144 straipsnio 8 dalimi pranešė Bendrajam Teismui atsisakanti savo prašymo leisti įstoti į bylą.
- 59 2015 m. lapkričio 18 d. nutartimi Bendrojo Teismo šeštosios kolegijos pirmininkas nurodė išbraukti *Ryanair plc* iš bylos T-492/15 kaip paprašiusią leisti įstoti į bylą šalį ir nutarė, kad ši bendrovė turi padengti savo bylinėjimosi išlaidas.
- 60 Aktais, kuriuos Bendrojo Teismo kanceliarija gavo atitinkamai 2015 m. spalio 23 d. ir lapkričio 17 d., *Ryanair* ir *Land* pateikė prašymus leisti įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. 2016 m. vasario 26 d. Nutartimi *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2016:126) ir Nutartimi *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2016:193) Bendrojo Teismo šeštosios kolegijos pirmininkas leido įstoti į bylą atitinkamai *Land* ir *Ryanair*.
- 61 Į bylą įstojusios šalys *Land* ir *Ryanair* Bendrojo Teismo kanceliarijai atitinkamai 2016 m. kovo 12 d. ir gegužės 20 d. pateikė įstojimo į bylą paaiškinimus.
- 62 Ieškovė savo pastabas dėl *Land* ir *Ryanair* įstojimo į bylą paaiškinimų Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė atitinkamai 2016 m. gegužės 2 d. ir liepos 18 d.
- 63 Bendrojo Teismo kanceliarijai 2016 m. balandžio 7 d. ir liepos 15 d. raštais Komisija nurodė neturinti pastabų dėl atitinkamai *Land* ir *Ryanair* įstojimo į bylą paaiškinimų.

- 64 Pakeitus Bendrojo Teismo kolegijų sudėtį, siekiant tinkamo teisingumo vykdymo, Bendrojo Teismo pirmininkas, taikydamas Procedūros reglamento 27 straipsnio 3 dalį, paskyrė bylą naujam teisėjui pranešėjui, kuris buvo paskirtas į pirmąją kolegiją.
- 65 2016 m. balandžio 29 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktame rašte ieškovė išdėstė papildomus argumentus, kurie buvo pristatyti kaip nauji pagrindai. *Land*, *Ryanair* ir Komisija dėl minėtų argumentų Bendrojo Teismo kanceliarijai atitinkamai 2016 m. rugpjūčio 19, 26 ir 29 d. pateikė savo pastabas.
- 66 2016 m. birželio 6 d. taikydamas proceso organizavimo priemonės Bendrasis Teismas (pirmoji kolegija) pateikė ieškovei klausimą raštu. Ieškovė į šį klausimą atsakė per nustatytą terminą.
- 67 Pakeitus Bendrojo Teismo kolegijų sudėtį, remiantis Procedūros reglamento 27 straipsnio 5 dalimi, teisėjas pranešėjas buvo paskirtas į ketvirtąją kolegiją, kuriai dėl šios priežasties buvo paskirta ši byla.
- 68 2016 m. spalio 6 d. ieškovė Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė naujų įrodymų.
- 69 Komisijos, *Land* ir *Ryanair* pastabos dėl naujų įrodymų Bendrojo Teismo kanceliarijai buvo pateiktos atitinkamai 2016 m. spalio 28, lapkričio 4 d. ir 14 d.
- 70 2017 m. balandžio 11 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktame rašte ieškovė dar kartą išdėstė papildomus argumentus, kurie buvo pristatyti kaip nauji pagrindai. 2017 m. gegužės 12 d. *Land* Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė savo pastabas dėl šių argumentų. Komisija ir *Ryanair* savo pastabas dėl minėtų argumentų Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė 2017 m. birželio 2 d.
- 71 2017 m. gegužės 26 d. ieškovė bendrojo teismo kanceliarijai pateikė naujų įrodymų.
- 72 2017 m. birželio 23 d. *Land* ir *Ryanair* Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė savo pastabas dėl ieškovės naujų įrodymų. Komisija savo pastabas dėl minėtų naujų įrodymų Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė 2017 m. birželio 28 d.
- 73 Remdamasis Procedūros reglamento 28 straipsniu ir atsižvelgęs į ketvirtosios kolegijos pateiktą pasiūlymą, 2018 m. kovo 15 d. Bendrasis Teismas nusprendė bylą perduoti nagrinėti išplėstinės sudėties kolegijai.
- 74 2018 m. gegužės 22 d. taikydamas proceso organizavimo priemonės, numatytas Procedūros reglamento 89 straipsnyje, Bendrasis Teismas (ketvirtoji išplėstinė kolegija) ieškovei ir Komisijai raštu pateikė klausimų dėl priemonių, skirtų FFHG, ir visoms šalims pateikė klausimų dėl priemonių, skirtų *Ryanair*. 2018 m. birželio 8 d. ir 21 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktais aktais šalys atsakė į minėtus raštu pateiktus klausimus.
- 75 2018 m. birželio 5 d. *Ryanair* paprašė, kad jos prašymu parengtos ir ginčijamame sprendime ir šalių procesiniuose dokumentuose minimos konsultacinės įmonės *Oxera* ataskaitos pagrindinei autorei R. būtų leista pasisakyti (anglų k.) per posėdį ir atsakyti į galimus Bendrojo Teismo klausimus.
- 76 2018 m. birželio 15 d. ir 22 d. ieškovė, Komisija ir *Land* pateikė Bendrojo Teismo kanceliarijai pastabas dėl *Ryanair* prašymo, nurodyto šio sprendimo 75 punkte. *Land* neprieštaravo šiam prašymui, o kitos šalys nesutiko konkrečiai dėl to, kad R. kalbėtų angliškai. Ketvirtosios kolegijos pirmininkas minėto prašymo nagrinėjimą perdavė kolegijai.
- 77 2018 m. liepos 6 d. Nutartimi *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2018:434) R. buvo leista posėdyje kalbėti anglų k. esant ir prižiūrint *Ryanair* atstovams.

- 78 2018 m. liepos 7 d. Komisija Bendrojo Teismo kancelijai pateikė savo atsakymo į 2018 m. gegužės 22 d. Bendrojo Teismo raštu pateiktus klausimus klaidų ištaisymą.
- 79 Per 2018 m. liepos 9 d. posėdį buvo išklaustytos šalių kalbos ir jų atsakymai į Bendrojo Teismo pateiktus klausimus. R. nepasisakė.
- 80 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:
- panaikinti ginčijamą sprendimą,
 - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.
- 81 Komisija ir *Land* Bendrojo Teismo prašo:
- atmesti ieškinį kaip nepriimtina ir bet kuriuo atveju kaip nepagrįstą,
 - priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.
- 82 Triplike Komisija, be kita ko, prašo panaikinti dubliko nuorodas į Komisijos atsiliepimą į ieškinį, pateiktą byloje, kurioje buvo priimtas 2017 m. balandžio 27 d. Sprendimas *Germanwings / Komisija* (T-375/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2017:289).
- 83 *Ryanair* Bendrojo Teismo prašo:
- atmesti ieškinį,
 - priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

IV. Dėl teisės

- 84 Grįsdama savo ieškinį ieškovė iš esmės nurodo septynis pagrindus, grindžiamus, pirma, procedūros klaida, antra ir trečia, faktinių aplinkybių vertinimo klaida, ketvirta, akivaizdžiais prieštaravimais ginčijamame sprendime ir, penkta–septinta, SESV 107 straipsnio pažeidimu. Dviem atskirais dokumentais ieškovė taip pat pateikė argumentų, kuriuos ji pristatė kaip naujus pagrindus.
- 85 Formaliai nepateikdama prieštaravimo dėl priimtumo, Komisija nurodo tris nepriimtumo pagrindus. Pirma, ji nurodo ieškovės nenuoseklumą. Antra, subsidiariai ji nurodo ieškovės suinteresuotumo pareikšti ieškinį dėl ginčijamo sprendimo panaikinimo, kiek jis susijęs su priemonėmis, skirtomis FFHG, nebuvimą. Trečia, taip pat subsidiariai ji nurodo ieškovės *locus standi* nebuvimą.
- 86 *Land* nurodo papildomą prieštaravimą dėl priimtumo, grindžiamą apskundimo termino praleidimu.
- 87 Komisija ir į bylą įstojusios šalys taip pat tvirtina, kad ieškinys bet kuriuo atveju nepagrįstas.
- 88 Ieškovė teigia, kad ieškinys yra priimtinas ir pagrįstas. Ji priduria, kad, pirma, *Land* nebeturi intereso ginčo baigtimi, todėl prarado įstojusios į bylą šalies statusą, ir, antra, atsiliepimas į ieškinį yra nepriimtinas.
- 89 Šiuo atveju Bendrasis Teismas mano, kad pirmiausia reikia išnagrinėti atsiliepimo į ieškinį priimtumą, antra, išsiaiškinti, ar *Land* išlaiko įstojusios į bylą šalies statusą, ir, trečia, patikrinti ieškinio priimtumą. Tik pripažinus ieškinį priimtinu Bendrasis Teismas nagrinės jį iš esmės.

A. Dėl atsiliepimo į ieškinį priimtinumą

- 90 Ieškovė tvirtina, kad visas Komisijos atsiliepimas į ieškinį yra nepriimtinas, nes jame pateikiami nenuoseklūs, todėl nesuprantami argumentai. Iš tikrųjų šiame atsiliepime į ieškinį Komisija be aiškios priežasties nesilaikė ginčijamo sprendimo struktūros, pakeitė nagrinėtinų įrodymų tvarką, savavališkai nenurodė tam tikrų priemonių vertinimo elementų ir ginčijo nustatytas faktines aplinkybes. Be to, jos atsiliepimo į ieškinį 2.2.2.1 punkto pavadinimas neatitinka jo turinio.
- 91 Komisija prašo atmesti šį prieštaravimą dėl priimtinumą.
- 92 Pagal Procedūros reglamento 81 straipsnio 1 dalies c punktą atsiliepime į ieškinį turi būti nurodyti pagrindai ir argumentai, kuriais remiamasi. Iš to matyti, jog, siekiant užtikrinti teisinį saugumą ir tinkamą teisingumo vykdymą, tam, kad atsiliepimas į ieškinį būtų priimtinas, reikia, kad svarbiausios faktinės ir teisinės aplinkybės, kuriomis jis grindžiamas, ieškinio tekste būtų nurodytos nors trumpai, bet nuosekliai ir suprantamai (2014 m. kovo 5 d. Sprendimo *HP Health Clubs Iberia / VRDT – Shiseido (ZENSATIONS)*, T-416/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:104, 18 punktas).
- 93 Reikia konstatuoti, kad nagrinėjamu atveju pagrindai ir argumentai, kuriais remiasi Komisija, pakankamai aiškiai ir tiksliai išplaukia iš atsiliepimo į ieškinį teksto. Iš šio atsiliepimo į ieškinį matyti, kad Komisija, pirma, ginčija ieškinio priimtinumą nurodydama jo nenuoseklumą ir ieškovės suinteresuotumo pareikšti ieškinį nebuvimą (1 punktas) ir, antra, tvirtina, kad ginčijamas sprendimas, kiek jis susijęs su priemonėmis, skirtomis *Ryanair* (2 punktas), su priemonėmis, skirtomis FFHG (3 punktas), ir mokesčių tarifais (4 punktas), yra pagrįstas. Net jei būtų pripažinta, kad Komisija nesilaikė ginčijamo sprendimo struktūros, nepaminėjo visų, ieškovės nuomone, reikšmingų aplinkybių, ginčijo tariamai nustatytas faktines aplinkybes ir neužtikrino punkto turinio ir pavadinimo atitikties, šios aplinkybės nesumažina atsiliepimo į ieškinį aiškumo ir nuoseklumo. Be to, reikia pažymėti, kad iš dubliko matyti, jog ieškovė galėjo suprasti atsiliepime į ieškinį nurodytus argumentus ir į juos atsakyti.
- 94 Taigi prieštaravimas dėl priimtinumą, grindžiamas tariamu atsiliepimo į ieškinį nenuoseklumu, turi būti atmestas.

B. Dėl Land įstojimo į bylą

- 95 Atsakydama į Bendrojo Teismo taikant proceso organizavimo priemones pateiktus klausimus raštu ir Bendrojo Teismo per posėdį pateiktus klausimus žodžiu ieškovė nurodė, kad *Land* nebeturi tiesioginio ir aktualaus suinteresuotumo ginčo išsprendimu, nes ji pardavė turėtas FFHG akcijas 2017 m. vasarą, t. y. po 2016 m. vasario 26 d. Nutarties *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2016:126), kuria Bendrojo Teismo šeštosios kolegijos pirmininkas leido jai įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. Taigi *Land* prarado savo, kaip įstojusios į bylą šalies, statusą.
- 96 Komisija ir įstojusios į bylą šalys ginčija šiuos ieškovės argumentus.
- 97 Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 40 straipsnio antrą pastraipą, taikytiną procesui Bendrajame Teisme pagal minėto statuto 53 straipsnio pirmą pastraipą, bet kuris asmuo, galintis įrodyti suinteresuotumą bylos baigtimi, išskyrus bylas tarp valstybių narių, tarp Europos Sąjungos institucijų arba tarp valstybių narių ir Sąjungos institucijų, turi teisę įstoti į tokią bylą. Suinteresuotumas bylos baigtimi, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo statuto 40 straipsnį, apima tiesioginį ir aktualų suinteresuotumą, kad būtų patvirtinti reikalavimai, kuriuos palaikyti buvo pateiktas prašymas įstoti į bylą (2006 m. sausio 10 d. Nutarties *Diputación Foral de Álava ir Gobierno Vasco / Komisija*, T-227/01, EU:T:2006:3, 4 ir 15 punktai). Šis aktualus suinteresuotumas turi išlikti iki bylos išsprendimo (šiuo klausimu žr. 2010 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Graikija ir kt. / Komisija*, T-415/05, T-416/05 ir T-423/05, EU:T:2010:386, 64 ir 65 punktus).

- 98 Iš to matyti, kad aplinkybė, jog 2016 m. vasario 26 d. Nutartimi *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbta Rink, EU:T:2016:126) *Land* buvo leista įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų, nekliudo tam, kad sprendime būtų dar kartą nagrinėjamas jos prašymo leisti įstoti į bylą priimtinumas (šiuo klausimu žr. 1999 m. liepos 8 d. Sprendimo *Hüls / Komisija*, C-199/92 P, EU:C:1999:358, 52 punktą).
- 99 Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, kad 2016 m. vasario 26 d. Nutarties *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbta Rink, EU:T:2016:126) 13 punkte Bendrojo Teismo šeštosios kolegijos pirmininkas iš tikrųjų nurodė, jog *Land* yra viena iš „pagrindinių [FFHG] akcininkų“.
- 100 Vis dėlto reikia priminti, kad, nagrinėjant ieškinį dėl sprendimo, kuriuo Komisija konstatuoja, kad tam tikros valstybinio subjekto nustatytos priemonės nėra valstybės pagalba arba kad jos suderinamos su vidaus rinka, panaikinimo, šias priemones nustatęs valstybinis subjektas turi suinteresuotumą bylos baigtimi, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo statuto 40 straipsnį. Iš tikrųjų Bendrojo Teismo sprendimas tokioje byloje gali sukelti abejonių dėl šių priemonių kvalifikavimo, taigi sukelti teisinių pasekmių, galinčių turėti įtakos jų nustačiusio valstybinio subjekto interesams, be kita ko, paneigiant jo galimybę įgyvendinti savo kompetenciją savo nuožiūra (2015 m. vasario 4 d. Nutarties *Grandi Navi Veloci / Komisija*, T-506/14, nepaskelbta Rink., EU:T:2015:102, 12–15 punktai).
- 101 2016 m. vasario 26 d. Nutarties *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2016:126) 13 punkte šeštosios kolegijos pirmininkas nusprendė, kad *Land* savo suinteresuotumą bylos baigtimi įrodė pažymėdama, be kita ko, kad toks teritorinis vienetas, kaip *Land*, yra suinteresuotas įstoti į bylą, susijusią su sprendimo, kuriuo tam tikros priemonės, prie kurių jis prisidėjo ne tik kaip FFHG akcininkas, bet ir suteikdamas subsidijų, teisėtumu.
- 102 Be to, 2016 m. vasario 26 d. Nutarties *Deutsche Lufthansa / Komisija* (T-492/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2016:126) 14 punkte konstatuodamas, kad *Land* yra suinteresuota bylos baigtimi, šeštosios kolegijos pirmininkas taip pat nurodė, kad reikia atsižvelgti į aplinkybę, jog ginčijamo sprendimo panaikinimas gali turėti neigiamos įtakos *Land* 1990 m. dedamoms pastangoms sukurti oro uostą, leidžiantį sumažinti Frankfurto prie Maino oro uosto apkrovą, ir vystyti Hunsriuko regioną Vokietijoje.
- 103 Tokiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad *Land* vis dar yra suinteresuota bylos baigtimi, todėl pardavusi turėtas FFHG akcijas neprarado savo, kaip įstojusios į bylą šalies, statuso.

C. Dėl ieškinio priimtumo

1. Dėl ieškinio nenuoseklumo

- 104 Savo atsiliepime į ieškinį Komisija, palaikoma *Ryanair*, nurodo, kad ieškinys neatitinka Procedūros reglamento 76 straipsnio d punkte numatytų formos reikalavimų. Iš tikrųjų Komisija mano, kad ieškinyje pagrindai nurodyti nenuosekliai. Pirma, ieškinio dalyje, kurioje aprašomi pagrindai, nurodomas tik privataus investuotojo kriterijaus taikymas ir tik glaustai kalbama apie tariamas problemas, kurias kelia ginčijamas sprendimas, o šios problemos aprašytos pirmesnėse minėto ieškinio dalyse. Minėti pagrindai susiję tik su ginčijamo sprendimo 2 straipsniu, pagal kurį taikydama privataus investuotojo kriterijų Komisija konstatavo, jog *Ryanair* nebuvo suteikta valstybės pagalba.
- 105 Antra, ieškinio dalis, kurioje aprašomi pagrindai, yra nenuosekli ir nesuprantama, kiek joje kalbama apie tariamai neteisingai nustatytas faktines aplinkybes ir tariamai neteisingą jų vertinimą pritaikius privataus investuotojo kriterijų. Iš tikrųjų šios dalies turinys iš esmės yra paprasčiausias bendras vertinimas, nepateikiant jokių paaiškinimų, o tik darant nuorodas į kitas ieškinio dalis.
- 106 Ieškovė prašo atmesti šį prieštaravimą dėl priimtumo.

- 107 Reikia priminti, kad pagal Procedūros reglamento 76 straipsnio d punktą kiekviename ieškinyje turi būti nurodytas ginčo dalykas, pagrindai ir argumentai, kuriais remiamasi, ir šių pagrindų santrauka. Neatsižvelgiant į bet kokią terminologijos klausimą, tai turi būti padaryta pakankamai aiškiai ir tiksliai, kad atsakovas galėtų pasirengti gynybai, o Bendrasis Teismas – priimti sprendimą dėl ieškinio, prireikus be papildomos informacijos. Siekiant užtikrinti teisinį saugumą ir tinkamą teisingumo vykdymą, pagal Procedūros reglamento 76 straipsnio d punktą tam, kad ieškinys būtų priimtinas, svarbiausios faktinės ir teisinės aplinkybės, kuriomis jis pagrįstas, bent glaustai, tačiau nuosekliai ir suprantamai turi būti išdėstytos pačiame ieškiniame tekste (žr. 2016 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, T-384/14, EU:T:2016:298, 38 punktą (nepaskelbtas Rink.) ir nurodytą jurisprudenciją, taip pat 2017 m. balandžio 27 d. Sprendimo *Germanwings / Komisija*, T-375/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2017:289, 23 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 108 Šiuo atveju reikia konstatuoti, kad ieškinio struktūra yra netipiška. Iš tikrųjų ieškinyje išdėstomos ginčo aplinkybės ir ieškinio dalykas (1 punktas), pateikiamas tam tikrų kaltinimų, kuriais remiamasi, glaustas aprašymas (2 punktas), detalai išdėstomi visi kaltinimai, kuriais remiamasi (3–9 punktai), pateikiamos pastabos dėl ieškinio priimtimumo (10 punktas) ir pateikiami glausti argumentai dėl „ieškinio pagrįstumo“ (11 punktas).
- 109 Vis dėlto iš ieškinio pakankamai aiškiai matyti, kad ieškovė prašo panaikinti visą ginčijamą sprendimą ir grįsdama šį reikalavimą nurodo septynis atskirus pagrindus. Priešingai, nei galima spręsti iš pavadinimo, dalimi „Ieškinio pagrįstumas“ nesiekama pateikti baigtinį ir ribojamąjį visų ieškinio pagrindų aprašymą. Priešingai, šioje dalyje iš esmės tik primenami tam tikri jau nurodyti kaltinimai, kurių kontrolę turi atlikti Bendrasis Teismas.
- 110 Be to, reikia pažymėti, kad, kaip nurodo ieškovė, Komisija savo atsiliepime į ieškinį identifikavo šioje byloje nurodytus ieškinio pagrindus ir į kiekvieną iš jų detalai atsakė.
- 111 Iš to matyti, jog ieškinio pagrindai ir kaltinimai pakankamai aiškiai, tiksliai ir nuosekliai išplaukia iš ieškinio teksto, kad Komisija galėtų pasirengti gynybai, o Bendrasis Teismas – priimti sprendimą dėl ieškinio.
- 112 Tokiomis aplinkybėmis prieštaravimą dėl priimtimumo, pagrįstą tariamu ieškinio nenuoseklumu, reikia atmesti.

2. Dėl ieškovės „locus standi“

- 113 Komisija, palaikoma įstojusių į bylą šalių, subsidiariai tvirtina, kad ieškovė neturi teisės pareikšti ieškinį pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą. Komisija grįsdama šį prieštaravimą dėl priimtimumo nurodo du argumentus, susijusius su, pirma, ieškovės tiesioginės ir konkrečios sąsajos nebuvimu ir, antra, ginčijamo sprendimo reglamentuojamojo pobūdžio nebuvimu.
- 114 Pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą kiekvienas fizinis ar juridinis asmuo gali šio straipsnio pirmoje ir antroje pastraipose numatytomis sąlygomis pareikšti ieškinį dėl jam skirtų aktų arba aktų, kurie tiesiogiai ir konkrečiai su juo susiję, arba dėl reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktų, kurie tiesiogiai su juo susiję ir dėl kurių nereikia patvirtinti įgyvendinamųjų priemonių.
- 115 Taigi pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą skiriami trys atvejai, kuriais fizinio arba juridinio asmens pareikštas ieškinys dėl panaikinimo gali būti pripažintas priimtiniu, ir reikia išnagrinėti, ar nagrinėjamu atveju nėra vieno iš jų, siekiant nuspręsti dėl prieštaravimo dėl priimtimumo.
- 116 Taip pat reikia konstatuoti, kad, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 4 straipsnio, jo vienintelė adresatė yra Vokietijos Federacinė Respublika, o ne ieškovė. Taip yra todėl, kad valstybės pagalbos kontrolės procedūra, atsižvelgiant į jos bendrą struktūrą, yra procedūra, kuri pradedama prieš valstybę narę,

atsakingą už pagalbos suteikimą (2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt / Komisija*, T-443/08 ir T-455/08, EU:T:2011:117, 50 punktas ir 2015 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *HSH Investment Holdings Coinvest-C ir HSH Investment Holdings FSO / Komisija*, T-499/12, EU:T:2015:840, 28 punktas). Taigi šis ieškinys negali būti laikomas priimtinu atsižvelgiant į pirmąjį atvejį, numatytą SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje.

- 117 Tokiomis aplinkybėmis šis ieškinys atsižvelgiant į SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytus antrąjį ir trečiąjį atvejus yra priimtinas tik tuomet, jei ieškovė yra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu ir jeigu jis yra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinamųjų priemonių (šiuo klausimu žr. 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Telefónica / Komisija*, C-274/12 P, EU:C:2013:852, 19 punktą; 2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *Woonpunt ir kt. / Komisija*, C-132/12 P, EU:C:2014:100, 44 punktą ir 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Mory ir kt. / Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 59 punktą).
- 118 Nagrinėjamu atveju, atsižvelgiant į SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytus antrąjį ir trečiąjį atvejus, reikia išsiaiškinti ieškovės *locus standi* dėl ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su, pirma, priemonėmis, skirtomis FFHG ir *Ryanair* (žr. šio sprendimo 119–187 punktus), ir, antra, oro uosto mokesčių tarifais (žr. šio sprendimo 188–212 punktus).

a) Dėl ieškovės teisės pareikšti ieškinį dėl ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su priemonėmis, skirtomis FFHG ir Ryanair

- 119 Komisija tvirtina, kad ieškovė neturi teisės pareikšti ieškinį dėl ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su priemonėmis, skirtomis FFHG ir *Ryanair*, nei pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą antrąjį atvejį, nei pagal šioje nuostatoje numatytą trečiąjį atvejį.
- 120 Nagrinėjamu atveju Bendrasis Teismas mano, kad reikia vieną po kito išnagrinėti abu šio sprendimo 119 punkte nurodytus atvejus.

1) Dėl antrojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje

- 121 Komisija nurodo, kad ieškovė neįrodė esanti tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su, pirma, priemonėmis, skirtomis FFHG, ir, antra, priemonėmis, skirtomis *Ryanair*.
- 122 Pirma, Komisija primena, kad ginčijamo sprendimo 1 straipsnis susijęs su priemonėmis, skirtomis FFHG. Tačiau ieškovė, kuri neeksploatuoja oro uosto, nepaaiškino, kaip tokios priemonės jai, kaip oro transporto bendrovei, galėtų turėti įtakos.
- 123 Ieškovė tvirtina, kad didelė dalis priemonių, skirtų FFHG, buvo pervesta jos konkurentei *Ryanair*, tačiau Komisija ir įstojusios į bylą šalys tai ginčija. 2016 m. balandžio 29 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktuose aktuose ieškovė šiuo klausimu pateikia du papildomus argumentus, kurie buvo nurodyti kaip nauji ieškinio pagrindai ir kurių priimtinumą ginčija Komisija ir įstojusios į bylą šalys.
- 124 Antra, Komisija palaikoma įstojusių į bylą šalių, tvirtina, kad ieškovė neįrodė, kad ji tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu, kiek jis susijęs su priemonėmis, skirtomis *Ryanair*. Iš tikrųjų konkurencinio ryšio su pagalbos gavėju nepakanka tam, kad būtų įrodyta, jog ieškovė yra tiesiogiai susijusi su ginčijamu sprendimu. Taip pat, norėdama įrodyti savo konkrečią sąsają, ieškovė negali nurodyti tik aplinkybės, kad ji Komisijai yra pateikusi skundą dėl valstybės pagalbos, nes šios aplinkybės nepakanka, kad būtų įrodyta, jog ieškovė konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu.

- 125 *Land* priduria, kad ieškovė norėdama įrodyti savo konkrečią sąsają negali tik nurodyti tariamo konkurencinio ryšio su pagalbos gavėja. Ieškovė turėtų įrodyti konkretų konkurencinį ryšį, leidžiantį ją išskirti iš kitų pagalbos gavėjos konkurentų. Nagrinėjamu atveju ieškovė, be kita ko, galėjo pateikti konkrečių įrodymų, kad pagalbą *Ryanair* nuolat naudojo tam, kad konkrečius oro maršrutus, kuriuos iki tol pelningai eksploatavo ieškovė, galėtų siūlyti taikydama agresyvius tarifus, galinčius vidutiniu ar ilguoju laikotarpiu sumažinti ieškovės pelno normą tiek, kad kiltų grėsmė jos egzistavimui. Tačiau ieškovė neįvykdė jai tenkančios įrodinėjimo pareigos. Ji net nenurodė atitinkamų rinkų. Be to, atitinkamus oro maršrutus vykdo daug konkurentų, o tai, remiantis jurisprudencija, sumažina nagrinėjamų priemonių įtaką tiek, kad iš principo jos neturi didelio poveikio ieškovės padėčiai rinkoje.
- 126 Ieškovė ginčija Komisijos ir *Land* argumentus. Ieškovė remiasi, pirma, savo, kaip pareiškėjos ir suinteresuotosios šalies, statusu, kaip tai suprantama pagal 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias [SESV 108] straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 339), kuris turi esminę reikšmę, antra, tuo, kad jos *locus standi* niekada nebuvo ginčijama nuo 2006 m. nagrinėjant bylą dėl *Ryanair* suteiktos valstybės pagalbos Vokietijos teismuose, ir, trečia, aplinkybe, kad tiesioginis ir netiesioginis *Ryanair* finansavimas per FFHG turi esminę reikšmę konkurencijai, taigi ir jai. Grįsdama pastarąjį argumentą ieškovė, be kita ko, pateikia du naujus dokumentus, t. y. 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimo (ES) 2016/2069 dėl priemonių SA.14093 (C 76/2002), kurias Belgija įgyvendino remdama bendrovės *Brussels South Charleroi Airport* ir *Ryanair* (OL L 325, 2016, p. 63), ištraukas (K 83 priedas) ir 2017 m. kovo mėn. *Ryanair* pranešimą spaudai (K 84 priedas). Ketvirta, ieškovė tvirtina, kad *Land* argumentas dėl konkretaus konkurencinio ryšio tarp jos ir *Ryanair* įrodymo nebuvimo yra nepriimtinas, nes jis nebuvo pateiktas Komisijos.
- 127 Nagrinėjamu atveju Bendrasis Teismas mano, kad prieš nustatant, ar ieškovė įrodė, kad ji tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu, kiek šis susijęs su priemonėmis, skirtomis FFHG ir *Ryanair*, reikia nuspręsti dėl, pirma, K 83 ir K 84 priedų priimtimumo ir, antra, *Land* argumento dėl esminio poveikio ieškovės padėčiai rinkoje nebuvimo.

i) Dėl K 83 ir K 84 priedų priimtimumo

- 128 Komisija, palaikoma įstojusių į bylą šalių, primena, kad nauji įrodymai pasibaigus rašytinei proceso daliai, tačiau iki žodinės proceso dalies pradžios gali būti pateikti tik jei vėlavimas juos pateikti yra pagrįstas. Tačiau ieškovė nepagrindė šių naujų įrodymų pateikimo net ir dukart pasikeitus pareiškimais.
- 129 Pagal Procedūros reglamento 85 straipsnio 3 dalį „išimties tvarka pagrindinės šalys dar gali pateikti įrodymų ar pasiūlymų pateikti įrodymų prieš baigiantis žodinei proceso daliai arba prieš Bendrajam Teismui priimant sprendimą išnagrinėti bylą nerengiant žodinės proceso dalies su sąlyga, kad vėlavimas juos pateikti yra pagrįstas“.
- 130 Vis dėlto, pirma, reikia pažymėti, kad toks dokumentas, kaip Sprendimo 2016/2069 ištraukos, kurias nurodo ieškovė, yra paimtas iš Komisijos sprendimo, todėl nėra įrodymas, kaip jis suprantamas pagal Procedūros reglamento 85 straipsnį. Šalis turi teisę remtis tokiais sprendimais Bendrajame Teisme, įskaitant ir tuos atvejus, kai, kaip ir šioje byloje, jis priimtas pasibaigus procedūrai Komisijoje (šiuo klausimu žr. 2017 m. vasario 9 d. Sprendimo *International Gaming Projects / EUIPO – adp Gauselmann (TRIPLE EVOLUTION)*, T-82/16, nepaskelbtas Rink., EU:T:2017:66, 17 ir 19 punktus ir 2017 m. spalio 26 d. Sprendimo *Alpirsbacher Klosterbräu Glauner / EUIPO (Klosterstoff)*, T-844/16, EU:T:2017:759, 57 punktą).
- 131 Antra, reikia pažymėti, kad vėlavimas pateikti įrodymus pagal Procedūros reglamento 85 straipsnį gali būti pateisinamas tik jei šalis, kuri juos pateikia, juos gavo tik pasibaigus rašytinei proceso daliai.

132 Reikia konstatuoti, kad *Ryanair* pranešimas spaudai, esantis K 84 priede, buvo paskelbtas po to, kai 2016 m. vasario 5 d. buvo pateiktas dublikas. Taigi jo, kaip naujo įrodymo, pateikimas 2017 m. gegužės 26 d. aktu yra šiuo atveju pagrįstas.

133 Todėl K 83 ir K 84 priedai pripažintini priimtinais.

ii) Dėl Land argumento, kad nebuvo esminio poveikio ieškovės padėčiai rinkoje, priimtimumo

134 Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 40 straipsnio ketvirtą pastraipą ir Procedūros reglamento 142 straipsnį prašyme įstoti į bylą nurodomi paaiškinimai gali būti pateikiami tik vienos iš šalių reikalavimams ar jų daliai paremti. Remiantis jurisprudencija, į bylą įstojusi šalis vis dėlto gali pateikti skirtingus nei jos palaikomos šalies argumentus, tačiau jais neturi būti keičiamas ginčo dalykas, o įstojimu į bylą visada turi būti siekiama palaikyti šios šalies reikalavimus (1995 m. birželio 8 d. Sprendimo *Siemens / Komisija*, T-459/93, EU:T:1995:100, 21 punktą ir 2005 m. balandžio 13 d. Sprendimo *Verein für Konsumenteninformation / Komisija*, T-2/03, EU:T:2005:125, 52 punktą).

135 Šiuo klausimu reikia priminti, kad SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytas konkrečios sąsajos reikalavimas yra tenkinamas, jei ieškovas įrodo, kad jo padėtį rinkoje iš esmės veikia pagalba, kuri yra šio sprendimo dalykas (2005 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Komisija / Aktionsgemeinschaft Recht und Eigentum*, C-78/03 P, EU:C:2005:761, 37 punktą ir 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *British Aggregates / Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 30 punktą). Komisija jau atsiliepime į ieškinį grįsdama prieštaravimą dėl priimtimumo, susijusį su ieškovės *locus standi* neturėjimu, tvirtino, kad pastaroji neįrodė savo konkrečios sąsajos su ginčijamu sprendimu.

136 Iš to matyti, kad *Land* argumentai dėl esminio poveikio ieškovės padėčiai rinkoje nebuvimo glaudžiai susiję su Komisijos atsiliepime į ieškinį išdėstytais argumentais dėl ieškovės konkrečios sąsajos nebuvimo, kuriais grindžiamas Komisijos prieštaravimas dėl priimtimumo, tvirtinant, kad ieškovė neturi *locus standi*. Todėl negalima teigti, kad šie argumentai keičia ginčo dalyką ar kad įstojimo į bylą paaiškinimais nepalaikomi Komisijos reikalavimai.

137 Taigi reikia konstatuoti, kad *Land* argumentai dėl esminio poveikio ieškovės padėčiai rinkoje nebuvimo yra priimtini.

iii) Dėl tiesioginės ir konkrečios sąsajos su ieškove

138 Ieškinys dėl panaikinimo yra priimtinas SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytu antruoju atveju tik jei ieškovė yra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu. Tiesioginės ir konkrečios sąsajos su ginčijamu sprendimu sąlygos yra kumuliacinės (žr. šiuo klausimu 2014 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Nguyen / Parlamentas ir Taryba*, T-20/14, EU:T:2014:955, 55 punktą ir 2018 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Netflix International ir Netflix / Komisija*, T-818/16, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:274, 70 punktą). Taigi, nesant vienos iš šių sąlygų, ieškinys negalėtų būti pripažintas priimtinu pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą antrąjį atvejį.

139 Šioje byloje Bendrasis Teismas mano, kad reikia pirmiausia išnagrinėti konkrečios sąsajos sąlygą.

140 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją kiti subjektai nei tie, kuriems skirtas sprendimas, gali teigti, kad jie yra konkrečiai su juo susiję tik tuo atveju, jeigu tas sprendimas jiems daro įtaką dėl tam tikrų būdingų savybių arba dėl tam tikros faktinės situacijos, kuri juos išskiria iš kitų asmenų, todėl juos individualizuoja taip pat kaip ir tokio sprendimo adresatą (1963 m. liepos 15 d. Sprendimas *Plaumann / Komisija*, 25/62, EU:C:1963:17, p. 223; 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimas *Mory ir kt. / Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 93 punktą ir 2016 m. gegužės 12 d. Sprendimas *Hamr – Sport / Komisija*, T-693/14, nepaskelbtas Rink., EU:T:2016:292, 32 punktą).

- 141 Valstybės pagalbos srityje ne tik pagalbą gavusi įmonė, bet ir su ja konkuruojančios įmonės, kurios aktyviai dalyvavo pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėtoje procedūroje, buvo pripažintos konkrečiai susijusios su Komisijos sprendimu, kuriuo baigiama ši procedūra, jeigu pagalba, dėl kurios priimtas ginčijamas sprendimas, iš esmės paveikė jų padėtį (1986 m. sausio 28 d. Sprendimo *Cofaz ir kt. / Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 25 punktą; 2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Sniace / Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 55 punktą ir 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Mory ir kt. / Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 98 punktą).
- 142 Nagrinėjama atveju ieškovė nėra FFHG ir *Ryanair* suteiktos pagalbos gavėja. Vis dėlto ji Komisijai pateikė skundą, o per formalią tyrimo procedūrą pateikė savo pastabas. Iš ginčijamo sprendimo matyti, kad ieškovė Komisijai pateikė detalią informaciją ir komentarų apie 2008 m. sprendimą pradėti procedūrą, taip pat pateikė pastabų dėl 2014 m. gairių taikymo šioje byloje. Taigi reikia konstatuoti, kad ieškovė per administracinę procedūrą vaidino aktyvų vaidmenį, ir Komisija to neginčia.
- 143 Vis dėlto reikia pažymėti, kad, kaip nurodo Komisija, vien tik dėl ieškovės dalyvavimo administracinėje procedūroje negalima daryti išvados, kad ji yra konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu (šiuo klausimu žr. 2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Sniace / Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 60 punktą ir 2016 m. rugsėjo 26 d. Nutarties *Greenpeace Energy ir kt. / Komisija*, T-382/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2016:589, 39 punktą), net jei ji, kaip ir šioje byloje, vaidino svarbų vaidmenį per administracinę procedūrą, be kita ko, pateikdama skundą, kurį išnagrinėjus buvo priimtas ginčijamas sprendimas (šiuo klausimu žr. 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *3F / Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 94 ir 95 punktus). Ieškovė bet kuriuo atveju turi įrodyti kad jos padėtį rinkoje iš esmės paveikė pagalbos priemonė, kuri yra ginčijamo sprendimo dalykas (šiuo klausimu žr. 2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Sniace / Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 60 punktą ir 2012 m. sausio 26 d. Nutarties *Mojo Concerts ir Amsterdam Music Dome Exploitatie / Komisija*, T-90/09, nepaskelbta Rink., EU:T:2012:30, 33 punktą).
- 144 Tokiomis aplinkybėmis reikia išnagrinėti, ar priemonės, skirtos FFHG ir *Ryanair*, galėjo iš esmės paveikti ieškovės konkurencinę padėtį nagrinėjamoje rinkoje ar rinkose.
- 145 Šiuo klausimu reikia pažymėti, jog vien to, kad aktas gali kaip nors paveikti atitinkamoje rinkoje susiklosčiusius konkurencijos santykius ir kad atitinkama įmonė kaip nors konkuravo su šio akto adresatu, nepakanka, kad minėtą aktą būtų galima laikyti konkrečiai susijusiu su šia įmone. Todėl įmonė negali remtis tik savo, kaip pagalbą gavusios įmonės konkurentės, statusu (2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Mory ir kt. / Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 99 ir 100 punktai ir 2014 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Dansk Automat Brancheforening / Komisija*, T-601/11, EU:T:2014:839, 41 punktą).
- 146 Pagal suformuotą jurisprudenciją ieškovė, kuriai tenka įrodinėjimo pareiga (šiuo klausimu žr. 2016 m. rugsėjo 26 d. Nutarties *Greenpeace Energy ir kt. / Komisija*, T-382/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2016:589, 68 punktą), turi pateikti įrodymų, galinčių pagrįsti jos konkurencinės situacijos išskirtinumą (šiuo klausimu žr. 2004 m. gegužės 27 d. Nutarties *Deutsche Post ir DHL / Komisija*, T-358/02, EU:T:2004:159, 38 punktą ir 2009 m. vasario 10 d. Sprendimo *Deutsche Post ir DHL International / Komisija*, T-388/03, EU:T:2009:30, 49 ir 51 punktus).
- 147 Atsižvelgiant į teisminės kontrolės, kurią turi vykdyti Sąjungos teismas, apimtį, jis šiame priimtino nagrinėjimo etape neturi galutinai nuspręsti dėl ieškovės ir nagrinėjamą pagalbą tariamai gavusios įmonės konkurencinių ryšių. Vis dėlto ieškovė turi nurodyti reikšmingas priežastis, dėl kurių nagrinėjama pagalba gali pakenkti jos teisėtiems interesams, iš esmės paveikdama jos padėtį nagrinėjamoje rinkoje (šiuo klausimu žr. 1986 m. sausio 28 d. Sprendimo *Cofaz ir kt. / Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 28 punktą ir 2016 m. rugsėjo 26 d. Nutarties *Greenpeace Energy ir kt. / Komisija*, T-382/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2016:589, 44 punktą). Tam ieškovė turi įrodyti poveikio jos padėčiai šioje rinkoje dydį (2004 m. gegužės 27 d. Nutarties *Deutsche Post ir DHL / Komisija*, T-358/02, EU:T:2004:159, 37 punktą).

- 148 Toks konkurencinis poveikis nebūtinai turi išplaukti iš tokių aplinkybių, kaip didelis apyvartos sumažėjimas, nemaži finansiniai nuostoliai arba reikšmingas rinkos dalių sumažėjimas, kuriuos lėmė suteikta atitinkama pagalba. Suteikta valstybės pagalba gali padaryti žalos ūkio subjekto konkurencinei padėčiai ir kitais būdais, pavyzdžiui, jei dėl pagalbos prarandama galimybė uždirbti pajamų ar padaroma mažesnė pažanga, palyginti su ta, kuri galėtų būti pasiekta be tokios pagalbos. Be to, tokios žalos mastas gali skirtis atsižvelgiant į daugybę veiksnių, kaip antai atitinkamos rinkos struktūrą ar nagrinėjamos pagalbos pobūdį. Konkurento rinkoje užimamai padėčiai daromo esminio žalingo poveikio įrodinėjimas negali apimti tik tam tikrų aplinkybių, rodančių, jog prastėja ieškovės prekybinės ar finansinės veiklos rodikliai (2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Ispanija / Lenzing*, C-525/04 P, EU:C:2007:698, 34 ir 35 punktai; 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *British Aggregates / Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 53 punktas ir 2014 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Dansk Automat Brancheforening / Komisija*, T-601/11, EU:T:2014:839, 42 punktas).
- 149 Tokio poveikio įrodinėjimas taip pat tiesiogiai nepriklauso nuo pagalbos dydžio. Jis priklauso nuo to, koks didelis yra poveikis, kurį ši pagalba gali daryti ieškovės padėčiai nagrinėjamoje rinkoje ir kuris gali skirtis panašaus dydžio pagalbos atveju, priklausomai nuo tokių kriterijų, kaip šios rinkos dydis, konkretus pagalbos pobūdis, laikotarpio, kuriam suteikta pagalba, ilgis, jos poveikis pirminei ar antrinei ieškovės veiklai ir ieškovės galimybės išvengti neigiamo pagalbos poveikio. Taigi, norint įvertinti šio poveikio dydį, reikia, kad ieškovė apibrėžtų atitinkamą rinką ir pateiktų Bendrajam Teismui esminę informaciją apie šios rinkos struktūrą. Tai, be kita ko, gali būti informacija apie aktyvių konkurentų minėtoje rinkoje skaičių, jų rinkos dalis ir jų pasikeitimą po to, kai buvo suteikta nagrinėjama pagalba (šiuo klausimu žr. 2014 m. birželio 12 d. Sprendimo *Sarc / Komisija*, T-488/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:497, 36, 37 ir 43 punktai).
- 150 Tačiau ieškinyje ir dublike ieškovė neapibrėžė rinkos ar rinkų, kuriose jos konkurencinei padėčiai buvo daromas poveikis, ir *a fortiori* nepateikė jokių įrodymų dėl šios rinkos ar rinkų dydžio, struktūros ir dėl jos, *Ryanair* ir kitų galimų konkurentų šioje rinkoje ar rinkose padėties atitinkamu laikotarpiu. Savo pastabose dėl *Land* įstojimo į bylą paaiškinimo ieškovė taip pat neapibrėžė atitinkamos rinkos ar rinkų ir tik pažymėjo, kad O&D metodas, kurį nurodo *Land*, pagal kurį į atitinkamą rinką įtraukiami visi ūkio subjektai, kurie užtikrinant konkretų oro maršrutą gali būti pakeisti vienas kitu, netaikomas valstybės pagalbos srityje. Ieškovė iš tikrųjų nurodo, kad būtina „atsižvelgti į viso *Ryanair* tarptautinio tinklo ekonominį sustiprėjimą“. Tačiau ji neapibrėžia galimos rinkos, kurioje galėtų būti įvertintas tokio sustiprėjimo poveikis jos konkurencinei padėčiai.
- 151 Vis dėlto ieškovė priduria, kad ji yra konkrečiai susijusi su nagrinėjamomis priemonėmis, net jei būtų taikomas O&D metodas. Konkrečiai kalbant, ieškovė nurodo, kad nagrinėjamos priemonės leido *Ryanair* savo veiklą vis labiau perkelti į didesnius oro uostus, pavyzdžiui, į Frankfurto prie Maino, Hamburgo (Vokietija), Kelno Bonos (Vokietija) ir Niurnbergo (Vokietija) oro uostus. Būtent šiuose dideliuose oro uostuose konkurencija dėl oro maršrutų „tikra“. *Ryanair* iš Frankfurto prie Maino oro uosto skraidina šešiolika maršrutų, kuriais iš šio oro uosto skraidina ir ieškovė. Grįsdama savo argumentus ieškovė nurodo K 83 ir K 84 priedus, kuriuose pateikiami atitinkamai Sprendimo 2016/2069 ištraukos ir 2017 m. kovo mėn. *Ryanair* pranešimas spaudai (žr. šio sprendimo 128–133 punktus).
- 152 Per posėdį ieškovė taip pat rėmėsi oro maršruto Frankfurtas–Bolonija, kuriuo ji skraidino iš Frankfurto prie Maino oro uosto, o *Ryanair* – iš Frankfurto Hano oro uosto, persidengimu.
- 153 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, pirma, iš principo asmuo, kuris grįsdamas savo reikalavimą nurodo faktines aplinkybes, turi įrodyti šių aplinkybių realumą (2008 m. sausio 25 d. Nutarties *Provincia di Ascoli Piceno ir Comune di Monte Urano / Apache Footwear ir kt.*, C-464/07 P(I), nepaskelbta Rink., EU:C:2008:49, 9 punktas; taip pat žr. 2001 m. kovo 6 d. Sprendimo *Connolly / Komisija*, C-274/99 P, EU:C:2001:127, 113 punktą). Tačiau nagrinėjamo atveju ieškovė nepateikė jokio įrodymo, kuris

- patvirtintų oro maršrutų persidengimą, kuriuo ji remiasi. Ieškovė taip pat nepateikė įrodymų, kurie patvirtintų priežastinį ryšį tarp priemonės suteikimo FFHG ir *Ryanair* ir *Ryanair* veiklos perkėlimo į didelius oro uostus.
- 154 Antra, net jei pasitvirtintų oro maršrutų persidengimo atvejai, kuriais remiasi ieškovė, ir šie maršrutai galėtų būti laikomi atitinkamomis rinkomis, reiktų konstatuoti, kad ieškovė nepateikė jokių įrodymų dėl tokių rinkų struktūros ir galimo nagrinėjamų priemonių poveikio joms. Konkrečiai kalbant, ieškovė Bendrajam Teismui nepateikė informacijos nei dėl tokių rinkų dydžio, nei dėl jos, *Ryanair* ir galimų jų konkurentų turimų šių rinkų dalių, nei dėl šių dalių pasikeitimo po to, kai *Ryanair* ir FFHG buvo suteikta pagalba. Ji taip pat nepateikė kitų įrodymų, patvirtinančių, kad ji minėtose rinkose prarado galimybę uždirbti ar padarė mažesnę pažangą, palyginti su ta, kurią būtų galėjusi pasiekti, jei pagalba nebūtų suteikta. Tokiomis aplinkybėmis konstatuotina, jog neįrodyta, kad šių priemonių suteikimas turėjo didelį poveikį ieškovės konkurencinei padėčiai tokiose rinkose.
- 155 Iš tikrųjų ieškovė taip pat priekaištauja dėl poveikio, kurį priemonės, skirtos FFHG ir *Ryanair*, galėjo sukelti jos konkurencinei padėčiai, susijusiai ne su šio sprendimo 151 ir 152 punktuose aprašytais maršrutais, bet su visa keleivių pervežimo oru rinka. Ieškovė nurodo, kad ji yra *Ryanair* konkurentė šioje rinkoje, tvirtina, kad minėta rinka yra konkurencinga, ir pažymi, kad jos padėčiai šioje rinkoje buvo padarytas didelis poveikis. *Ryanair*, be kita ko, išvystė savo tarptautinį ir nacionalinį tinklą iš Frankfurto Hano oro uosto. Šis oro uostas buvo vystomas kaip *Ryanair* „bazė“, tačiau prie to minėta oro transporto bendrovė finansiškai neprisidėjo. Tai leido *Ryanair* greitai augti ir didinti savo dalis nagrinėjamoje rinkoje.
- 156 Tačiau ieškovė neapibrėžia tokios rinkos geografinės aprėpties ir nepateikia įrodymų dėl rinkos struktūros ir dėl šio sprendimo 151 ir 152 punktuose aprašytų hipotetinių rinkų struktūros. Iš ieškovės pateiktų įrodymų nebent galima daryti išvadą, kad hipotetinė keleivių pervežimo oru rinka yra „labai konkurencinga“ ir, kaip nurodo *Land*, joje dalyvauja daug ūkio subjektų, o tai neleidžia paprasčiausiai daryti prezumpcijos, kad ieškovė prarado galimybę uždirbti ar padarė mažesnę pažangą, palyginti su ta, kurią būtų galėjusi pasiekti, jei pagalba *Ryanair* ir FFHG nebūtų suteikta (šiuo klausimu žr. 2012 m. sausio 11 d. Nutarties *Phoenix-Reisen ir DRV / Komisija*, T-58/10, nepaskelbta Rink., EU:T:2012:3, 50 punktą).
- 157 Bet kokių atveju, jei, kaip toliau savo vertinimuose nurodys Bendrasis Teismas, priemonės, skirtos FFHG, buvo pervestos *Ryanair* ir tai vyko nevisai pasitelkiant kitas priemones, dėl kurių buvo priimtas ginčijamas sprendimas, visi šeši ieškovės nurodyti argumentai, kuriais siekiama įrodyti, kad priemonėmis, skirtomis *Ryanair* ir FFHG, jos konkurencinei padėčiai hipotetinėje keleivių pervežimo oru rinkoje buvo daromas didelis poveikis, turi būti atmesti. Iš tikrųjų ieškovė savo argumentais iš esmės tik patvirtina bendrą konkurencinį spaudimą, kurį tradicinėms oro transporto bendrovėms daro *Ryanair* ir kitos pigių skrydžių bendrovės.
- 158 Pirma, ieškovė tvirtina, kad Frankfurto Hano oro uostas yra netoli Frankfurto prie Maino oro uosto, kuris yra pagrindinė jos veiklos bazė, kad *Ryanair* taikomi oro uosto mokesčiai yra per maži ir kad Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojo ir *Ryanair* komercinių santykių balansas yra neigiamas. Tai, ieškovės nuomone, įrodo, kad Frankfurto Hano oro uostui suteikta pagalba buvo pervesta *Ryanair* ir kad tai turėjo jai didelį poveikį atsižvelgiant į šių pervedimų dydį.
- 159 Šis argumentas turi būti atmestas. Iš tikrųjų pirmiausia reikia pažymėti, kad geografinis Frankfurto Hano ir Frankfurto prie Maino oro uostų artumas (115 km) ir aplinkybė, kad dėl tos priežasties pirmasis yra antrojo keleivių traukos zonoje, gali nebent įrodyti konkurenciją tarp oro uostų. Net pripažinus, kad toks ryšys yra ir jis gali rodyti ieškovės ir *Ryanair* konkurencinį ryšį, pakanka priminti, kad, remiantis šio sprendimo 145 punkte nurodyta jurisprudencija, ieškovei nepakanka remtis vien įmonės, pagalbos gavėjos, konkurentės statusu, kad įrodytų, jog buvo padarytas didelis poveikis jos konkurencinei padėčiai.

- 160 Taip pat net pripažinus, kad *Ryanair* taikyti oro uosto mokesčiai yra tariamai per maži ir kad tai, jog Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojo ir *Ryanair* komercinių santykių balansas yra neigiamas, reiškia jog pagalba buvo pervesta *Ryanair*, iš to nebūtų galima daryti išvados dėl poveikio ieškovės konkurencinei padėčiai dydžio. Iš tikrųjų tokios aplinkybės paprastai susijusios su *Ryanair* gautos naudos pobūdžiu ir negali būti siejamos konkrečiai su poveikiu, kurį tokia nauda galėjo daryti ieškovės konkurencinei padėčiai.
- 161 Galiausiai dėl *Ryanair* nurodomo pervestos pagalbos dydžio pakanka priminti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 149 punkto, ieškovės rinkoje užimamai padėčiai daromo didelio poveikio įrodymas tiesiogiai nepriklauso nuo suteiktos pagalbos dydžio.
- 162 Antra, ieškovė tvirtina, kad *Ryanair* orlaivių parkas labai išaugo 2009–2011 m. ir ji tapo didžiausia oro transporto bendrove Europoje pagal siūlomas vietas.
- 163 Šį argumentą reikia atmesti. Reikia konstatuoti, kad tokį augimą galima paaiškinti nuo priemonių, skirtų FFHG ir *Ryanair*, nepriklausomais veiksniais, kaip antai klientų, kurie renkasi oro transportą, skaičiaus didėjimu. Iš tikrųjų ieškovė nepateikė jokių įrodymų, patvirtinančių priežastinį ryšį tarp *Ryanair* orlaivių parko augimo ir šių priemonių. Bet kuriuo atveju ieškovė nenurodo jokio jos situacijos išskirtinumo, kuris galėtų patvirtinti, jog jos konkurencinei padėčiai minėtas parko didėjimas padarė didelį poveikį.
- 164 Trečia, *Ryanair* augimas dėl subsidijų darė didelį spaudimą ieškovei. Ji prarado didelę rinkos dalį, nuolat krenta jos bilietų kainos ir pajamos. Ieškovė taip pat turėjo imtis atsakomųjų priemonių ir sukurti savo mažų kainų oro transporto bendrovę, taip pat buvo priversta patvirtinti restruktūrizavimo programą *Score*.
- 165 Šis argumentas yra nepriimtinas. Dėl spaudimo ieškovei, kurį lėmė didelė *Ryanair* plėtra, reikia pažymėti, kad ieškovė nepateikia jokių įrodymų, galinčių patvirtinti jos didelius rinkos dalių praradimus, nuolatinį bilietų kainų ir pajamų mažėjimą, taip pat tai, jog dėl priemonių, skirtų *Ryanair* ir FFHG, ji buvo priversta imtis atsakomųjų priemonių. Priešingai, bylos medžiaga rodo, kad tokią įvykių seką galėjo nulemti kiti veiksniai. Savo 2012 m. veiklos ataskaitoje, kurią pateikė Komisija, ieškovė savo 2012 m. rezultatus aiškina įvairiais streikais. Ji savo rezultatus taip pat aiškina konkurencija Europos transporto srąute, išlaidomis dėl CO2 emisijos, Vokietijos ir Austrijos mokesčiais, naktinių skrydžių uždraudimu ir padidėjusiomis aviacinio kuro kainomis.
- 166 Konkrečiai dėl restruktūrizavimo programos *Score* reikia konstatuoti, kad ieškovė nepateikia įrodymų, taigi ir nepagrindžia savo tvirtinimo, kad šį restruktūrizavimą lėmė konkurencinis spaudimas, kurį darė *Ryanair* dėl priemonių, skirtų FFHG.
- 167 Ieškovė, tiesa, nurodo 2015 m. birželio 15 d. straipsnį spaudoje, susijusį su restruktūrizavimo programa *Score*. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad ieškovė šio straipsnio nepateikė.
- 168 Kadangi nebuvo pateikti reikšmingi programos *Score* puslapiai ar bent jau jų turinio santrauka, negalima atmesti galimybės, kad, kaip tvirtina Komisija, išlaidų degalams mažinimo priemonės lėmė ieškovės orlaivių amžius, kad išlaidų mažinimu grupuojant tiekimus iš tikrųjų buvo siekiama integruoti papildomų pirkimų trūkumus ir kad išlaidų mažinimo, išskiriant skrydžius Europoje į skrydžius „hub-and-spoke“ ir skrydžius „point-to-point“ (skrydžiai iš taško į tašką arba skrydžių centrų sistema), tikslas buvo sumažinti ieškovės skrydžių Europoje pasiūlos sudėtingumą. Galiausiai taip pat negalima atmesti galimybės, kad, kaip tvirtina Komisija, dalis sunkumų, dėl kurių buvo pradėta programa *Score*, buvo išdėstyti ieškovės 2012 m. veiklos ataskaitoje (žr. šio sprendimo 165 punktą). Be to, šioje veiklos ataskaitoje programa *Score* laikoma priemonių, kurių reikėjo dėl Europos aviacijos sektoriaus krizės, tąsa, visiškai neminint konkurencijos su *Ryanair* dėl šios bendrovės padėties Frankfurto Hano oro uoste.

- 169 Ketvirta, Komisijos 2015 m. darbo dokumente dėl Europos aviacijos strategijos nurodoma aplinkybė, kad Europos oro transporto bendrovių skaičius pasaulio didžiausių oro transporto bendrovių sąrašė, kuriame yra ir ieškovė, nuo 2001 m. nuolat mažėja.
- 170 Šis argumentas yra nepagrįstas. Iš tikrųjų reikia konstatuoti, kad darbo dokumente dėl Europos aviacijos strategijos kalbama apie pagrindines oro eismo tendencijas ir konkrečiai nekalbama nei apie situaciją Frankfurto Hano ir Frankfurto prie Maino oro uostuose, nei apie ieškovės ir *Ryanair* santykius. Taigi aplinkybė, kad pagal šį dokumentą pigių skrydžių bendrovės 2015 m. siūlė 48 % vietų, o tradicinių oro transporto bendrovių vietų skaičius tais pačiais metais nukrito iki 38 %, neleidžia daryti jokios išvados dėl ieškovės ir *Ryanair* konkurencinės padėties kaitos ir juo labiau tvirtinti, kad priemonės, skirtos *Ryanair* ir FFHG, turėjo didelį poveikį šiai kaitai. Be to, priešingai, nei tvirtina ieškovė, šio darbo dokumento 5 grafikas rodo, kad minėtas procentines dalis galima paaiškinti tuo, jog pigių skrydžių bendrovės pritraukė naujų klientų atvėrus oro transporto rinką dešimtajame dvidešimto amžiaus dešimtmetyje, o tradicinių oro transporto bendrovių, kaip antai ieškovės, padėtis šioje rinkoje išliko stabili ir jos nepatyrė didelių nuostolių. Tame dokumente nėra įrodymų, kad tradicinės oro transporto bendrovės būtų galėjusios pritraukti didesnę šių naujų klientų dalį, jei pigių skrydžių bendrovėms nebūtų suteikta valstybės pagalba, ar *a fortiori* kad ieškovė tai būtų pasiekusi, jei ne pagalba, skirta *Ryanair* ir FFHG.
- 171 Darbo dokumento dėl Europos aviacijos strategijos 2 lentelė pateikia sukonkretintą pagrindinių Sąjungos oro transporto bendrovių grupių finansinių rezultatų 2014 m. vaizdą ir, be kita ko, joje lyginama *Lufthansa* grupė su *Ryanair*. Iš to matyti, kad nors 2014 m. *Ryanair* veikė pelningai, *Lufthansa* grupės situacija bendrai išliko stabili. *Ryanair* metinės pajamos išaugo 12,3 %, o *Lufthansa* grupės pajamos sumažėjo tik 0,1 %. Iš šios lentelės taip pat matyti, kad tais pačiais 2014 m. *Lufthansa* grupės veiklos grąža išliko teigiama.
- 172 Ši informacija neleidžia konstatuoti, kad jei *Ryanair* ir FFHG nebūtų suteikta pagalba, ieškovės finansiniai rezultatai būtų buvę daug geresni. Bet kuriuo atveju reikia pažymėti, kad darbo dokumento dėl Europos aviacijos strategijos 2 lentelė susijusi su pagrindinių Sąjungos oro transporto bendrovių grupių finansiniais rezultatais 2013–2014 m., o priemonės *Ryanair* ir FFHG buvo suteiktos 1999–2012 m. Negalima konstatuoti, kad nagrinėjama lentelė leidžia daryti kokias nors išvadas šiuo klausimu, nebent būtų pripažinta, kad šių priemonių poveikis ieškovės konkurencinei padėčiai pasireiškė tik po kelerių metų, tačiau ieškovė to šioje byloje netvirtina.
- 173 Be to, nors, kaip nurodo ieškovė, darbo dokumente dėl Europos aviacijos strategijos konstatuojama, kad Europos oro transporto bendrovių skaičius tarp pagrindinių pasaulio oro transporto bendrovių nuo 2001 m. sumažėjo, jame nepaneigiamas Komisijos paaiškinimas, kad šią tendenciją lėmė tai, jog Europos rinkoje įvyko daug akcininkų pasikeitimų.
- 174 Penkta, ieškovė remiasi 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimo 2004/393/EB dėl naudos, kurią transporto bendrovei „*Ryanair*“ įsikuriant Šarlerua jai suteikė Valonijos regionas ir Šarlerua oro uostas „*Brussels South*“ (OL L 137, 2004, p. 1), 249 konstatuojamąja dalimi, iš kurios, be kita ko, matyti, kad nauda, suteikta valstybei prisiimant veiklos išlaidas, kurios paprastai tenka oro transporto bendrovei, ne tik iškraipo konkurenciją vieno ar kelių maršrutų atžvilgiu konkrečiame rinkos segmente, bet ir leidžia šiai oro transporto bendrovei sustiprinti savo ekonominę padėtį visame savo tinkle, palyginti su konkuruojančiomis oro transporto bendrovėmis.
- 175 Šis argumentas turi būti atmestas. Šiuo klausimu, pirma, reikia pažymėti, kad kriterijų, kuriais remiasi Komisija, kad nustatytų konkurencijos iškraipymo ar poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai požymius pagal SESV 107 straipsnį, veikimas ir tikslas nėra toks pats, kaip kriterijų, kuriais remiantis vertinamas ieškinio priimtumas ir kurie išdėstyti SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje. Privataus asmens ieškinio priimtumas gali būti nagrinėjamas tik atsižvelgiant į SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą (šiuo klausimu žr. 2006 m. vasario 21 d. Nutarties *Deutsche Post ir DHL Express / Komisija*, C-367/04 P, nepaskelbta Rink., EU:C:2006:126, 47 punktą).

Sprendimo 2004/393 249 konstatuojamoji dalis susijusi tik su poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai pagal SESV 107 straipsnį kriterijais. Taigi ieškovė negali remtis šia konstatuojamąja dalimi siekdama įrodyti didelį poveikį jos konkurencinei padėčiai nagrinėjamoje rinkoje.

- 176 Antra, reikia pažymėti, kad Sprendimo 2004/393 249 konstatuojamoji dalis iš esmės susijusi su veiklos pagalbos poveikiu konkurencijai tarp oro transporto bendrovių. Ši konstatuojamoji dalis konkrečiai nesusijusi nei su tokios pagalbos poveikiu ieškovės konkurencinei padėčiai, nei su priemonėmis, skirtomis FFHG ir *Ryanair*. Taigi ja remdamasi ieškovė negali įrodyti savo konkurencinės situacijos išskirtinumo ir didelio poveikio savo konkurencinei situacijai.
- 177 Šešta, ieškovė nurodo, kad būdama *Fraport* akcininkė ji buvo priversta finansiškai prisidėti prie Frankfurto Hano oro uosto vystymo ir subsidijuoti *Ryanair*. Iš tikrųjų iki 2008 m. pabaigos *Fraport* buvo didžiausia FFHG akcininkė, todėl turėjo kompensuoti šios nuostolius ir du kartus dalyvauti didinant jos kapitalą.
- 178 Šis argumentas turi būti atmestas. Iš tikrųjų ieškovė nenurodė, kiek ji, kaip *Fraport* akcininkė, finansiškai prisidėjo, ir pažymėjo, kad neįmanoma nustatyti dėl to patirto poveikio jos konkurencinei padėčiai dydžio.
- 179 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ieškovė neįrodė, jog dėl *Ryanair* suteiktos pagalbos ir priemonių, skirtų FFHG, net jei jos buvo pervestos *Ryanair*, labai sumažėjo jos apyvarta, ji patyrė nemažų finansinių nuostolių ar reikšmingai sumažėjo jos atitinkamos rinkos ar rinkų dalys. Ieškovė taip pat neįrodė praradusi galimybę uždirbti ar padariusi mažesnę pažangą, palyginti su ta, kuri galėjo būti pasiekta, jei nebūtų buvę šių priemonių.
- 180 Todėl, net jei priemonių, skirtų FFHG, nauda teko *Ryanair* ir tai visiškai ar iš dalies vyko kitaip, nei pasitelkiant kitas priemones, dėl kurių buvo priimtas ginčijamas sprendimas, tai neįrodo, kad ieškovės padėčiai nagrinėjamoje rinkoje šios priemonės ir priemonės, skirtos *Ryanair*, padarė didelį poveikį.
- 181 Taigi, net nesiaiškinant, ar priemonių, skirtų FFHG, nauda buvo pervesta *Ryanair* ir, jei taip, ar tai buvo padaryta pasitelkiant kitas priemones, dėl kurių buvo priimtas ginčijamas sprendimas, ir nenagrinėjant dviejų vertinimų, pateiktų 2016 m. balandžio 29 d. aktu kaip naujų pagrindų ir susijusių su šiuo pervedimu, priimtumo, reikia konstatuoti, kad ieškovė tinkamai nenurodė priežasčių, kodėl priemonės, skirtos FFHG ir *Ryanair*, nurodytos ginčijamo sprendimo 1 ir 2 straipsniuose, galėjo pakenkti jos teisėtiems interesams, iš esmės paveikdamos jos padėtį nagrinėjamoje rinkoje ar rinkose.
- 182 Kadangi ieškovė pakankamai neįrodė savo konkrečios sąsajos su priemonėmis, nurodytomis ginčijamo sprendimo 1 ir 2 straipsniuose, net nenagrinėjant tiesioginės sąsajos kriterijaus, reikia konstatuoti, kad šis ieškinyš, kiek jis susijęs su minėtais straipsniais, yra nepriimtinas pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodytą antrąjį atvejį. Tokiomis aplinkybėmis reikia išnagrinėti, ar šis ieškinyš, kiek jis susijęs su minėtais straipsniais, gali būti pripažintas priimtinu pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodytą trečiąjį atvejį.

2) Dėl trečiojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje

- 183 Komisija iš esmės ginčija ieškovės *locus standi* dėl ginčijamo sprendimo 1 ir 2 straipsnių pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodytą trečiąjį atvejį. Konkrečiai kalbant, Komisija nurodo, kad ieškovė netvirtina, jog ginčijamas sprendimas yra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, ir kad bet kuriuo atveju, remiantis jurisprudencija, sprendimas valstybės pagalbos srityje negali būti reglamentuojamojo pobūdžio. Ji priduria, kad Bendrasis Teismas šį klausimą gali nagrinėti *ex officio*.
- 184 Ieškovė šiuo klausimu nepateikė aiškios nuomonės.

- 185 Ieškinys dėl panaikinimo yra priimtinas pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodytą trečiąją atvejį tik jei jis pateiktas dėl reglamentuojamojo pobūdžio teisės akto, su kuriuo ieškovė tiesiogiai susijusi ir dėl kurio nereikia patvirtinti vykdymo priemonės.
- 186 Šiuo klausimu reikia priminti, kad sąvoka „reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktai“ apima visuotinio taikymo teisės aktus, išskyrus teisėkūros procedūra priimtus teisės aktus (šiuo klausimu žr. 2015 m. sausio 14 d. Nutarties *SolarWorld ir kt. / Komisija*, T-507/13, EU:T:2015:23, 64 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Pagal jurisprudenciją aktas yra taikomas visuotinai, jeigu jis taikomas objektyviai apibrėžtomis situacijoms ir jei daro teisinį poveikį bendrai ir abstrakčiai numatytų asmenų kategorijoms (žr. 2011 m. kovo 17 d. Sprendimo *AJD Tuna*, C-221/09, EU:C:2011:153, 51 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Taip nėra Komisijos sprendimo, kuriuo konstatuojamas individualios valstybės pagalbos suderinamumas su vidaus rinka, atveju (šiuo klausimu žr. 2014 m. balandžio 3 d. Nutarties *CFE-CGC France Télécom-Orange / Komisija*, T-2/13, nepaskelbta Rink., EU:T:2014:226, 28 punktą ir 2014 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Castelnuovo Energia / Komisija*, T-57/11, EU:T:2014:1021, 23 punktą).
- 187 Reikia konstatuoti, kad priemonės, skirtos *Ryanair* ir FFHG, buvo suteiktos ne pagal pagalbos schemą, todėl yra individualaus pobūdžio. Kiek ginčijamas sprendimas susijęs su šiomis priemonėmis, jis netaikomas objektyviai apibrėžtomis situacijoms ir nedaro teisinio poveikio bendrai ir abstrakčiai numatytų asmenų kategorijoms. Taigi ginčijamo sprendimo 1 ir 2 straipsniai, kurie susiję su minėtomis priemonėmis, yra individualaus pobūdžio, todėl negali būti laikomi reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktais, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą. Todėl ieškovės ieškinys, kiek juo ginčijami ginčijamo sprendimo 1 ir 2 straipsniai pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą trečiąją atvejį, yra nepriimtinas.

b) Dėl ieškovės „locus standi“ dėl ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su oro uosto mokesčiais

- 188 Komisija ginčija ieškovės *locus standi* dėl ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su 2001 m. oro uosto mokesčiais ir 2006 m. oro uosto mokesčiais, pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytus antrąjį ir trečiąjį atvejus.
- 189 Nagrinėjamu atveju Bendrasis Teismas mano, kad reikia vieną po kito išnagrinėti abu šio sprendimo 188 punkte nurodytus atvejus.

1) Dėl antrojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje

- 190 Komisija tvirtina, jog ieškovė neįrodė, kad yra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamo sprendimo 3 straipsniu, kuriame nurodomi 2001 m. oro uosto mokesčiai ir 2006 m. oro uosto mokesčiai. Komisija nurodo, kad šie mokesčiai netaikomi *Ryanair*. Iš tikrųjų pagal Vokietijos teisę oro uosto mokesčiai, kuriuos turi mokėti ši oro transporto bendrovė, nustatomi pagal privatinę teisę sudarytomis sutartimis tarp jos ir Frankfurto Hano oro uosto eksploatuotojo. Šios sutartys nagrinėjamu atveju yra ginčijamo sprendimo 2 straipsnio dalykas. Taigi *Ryanair* negavo jokios pagalbos, grindžiamos 2001 m. oro uosto mokesčiais ir 2006 m. oro uosto mokesčiais. Vis dėlto ieškinys pateiktas dėl *Ryanair* gautos pagalbos. Todėl jis yra nepriimtinas, kiek jis susijęs su ginčijamo sprendimo 3 straipsniu.
- 191 Įstojusios į bylą šalys bendrai tvirtina, kad kadangi ieškovė nėra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su ginčijamu sprendimu, ji neturi *locus standi*.
- 192 Ieškovė tvirtina, kad nei iš 2008 m. sprendimo pradėti procedūrą, nei iš ginčijamo sprendimo negalima daryti išvados, kad oro uosto mokesčiai netaikomi *Ryanair*. Priešingai, ginčijamo sprendimo 458 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „2001 m. oro uosto mokesčių tarifai taikyti visoms oro transporto bendrovėms, naudojusioms Frankfurto Hano oro uostą“. *Ryanair* buvo tarp šių oro transporto bendrovių. Ieškovė vis dėlto nurodo, kad pagal ginčijamo sprendimo 490 konstatuojamąją dalį 2006 m. oro uosto mokesčiai, atrodo, nebuvo taikomi *Ryanair*.

- 193 Ieškovė priduria, kad ji turi *locus standi* dėl ginčijamo sprendimo 3 straipsnio net jei aptariamai mokesčiai iš dalies nebuvo taikomi *Ryanair*. Iš tikrųjų reikia atsižvelgti į tai, kad šie mokesčių tarifai buvo nustatyti po to, kai pagal privatinę teisę buvo sudarytos sutartys su *Ryanair*. Ieškovė mano, kad šiomis sutartimis akivaizdžiai buvo siekiama užtikrinti išskirtines sutartines sąlygas *Ryanair* ir sudaryti mažiau palankias sąlygas kitoms oro transporto bendrovėms.
- 194 Triplike Komisija, pirma, pripažįsta, kad iš ginčijamo sprendimo 458 konstatuojamosios dalies galima susidaryti įspūdį, kad 2001 m. oro uosto mokesčiai buvo taikomi *Ryanair*, tačiau nurodo, kad iš minėto sprendimo 464 konstatuojamosios dalies iš esmės matyti, kad taip nebuvo. Antra, Komisija nurodo, kad argumentas, susijęs su nagrinėjamų oro uosto mokesčių diskriminaciniu pobūdžiu, pirmą kartą buvo nurodytas dublike, todėl jis turi būti atmestas kaip nepriimtinas.
- 195 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 138 punkto, ieškinys dėl panaikinimo priimtinas SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytu antruoju atveju tik jei ieškovė atitinka kumuliacines tiesioginės ir konkrečios sąsajos sąlygas.
- 196 Šiuo atveju Bendrasis Teismas mano, kad reikia pradėti nuo tiesioginės sąsajos sąlygos tyrimo.
- 197 Pagal jurisprudenciją SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatyta tiesioginės sąsajos sąlyga reikalauja, kad ginčijamas aktas darytų tiesioginį poveikį ieškovės teisei padėčiai ir nepaliktų diskrecijos adresatams, atsakingiems už jo įgyvendinimą, vykstantį savaime ir grindžiamą tik Sąjungos teisės normomis, netaikant kitų tarpinių taisyklių (žr. 2008 m. kovo 13 d. Sprendimo *Komisija / Infront WM*, C-125/06 P, EU:C:2008:159, 47 punktą ir nurodytą jurisprudenciją; 2015 m. lapkričio 23 d. Nutarties *Milchindustrie-Verband ir Deutscher Raiffeisenverband / Komisija*, T-670/14, EU:T:2015:906, 20 punktą). Šie kriterijai yra kumuliaciniai (žr. 2015 m. spalio 8 d. Nutarties *Agrotikos Synetairismos Profitis Ilias / Taryba*, T-731/14, nepaskelbta Rink., EU:T:2015:821, 26 punktą ir nurodytą jurisprudenciją), todėl vieno kriterijaus netenkinimo pakanka tiesioginės sąsajos su ieškove nebuvimui konstatuoti.
- 198 Konkrečiai dėl su valstybės pagalba susijusių taisyklių reikia pažymėti, kad jomis siekiama konkurencijos apsaugos (šiuo klausimu žr. 2006 m. birželio 15 d. Sprendimo *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 ir C-41/05, EU:C:2006:403, 27 punktą). Taigi valstybės pagalbos srityje aplinkybė, kad Komisijos sprendimas nepanaikina nacionalinių priemonių, kurios šiai institucijai skirtame ieškovės skunde vertinamos kaip nesuderinamos su šiuo tikslu ir dėl kurių jis atsiduria nepalankioje konkurencinėje padėtyje, poveikio, leidžia daryti išvadą, jog šis sprendimas tiesiogiai susijęs su jos teisine padėtimi, konkrečiai kalbant, su SESV nuostatose dėl valstybės pagalbos nustatyta jos teise nepatirti aptariamomis nacionalinėmis priemonėmis iškraipytos konkurencijos (šiuo klausimu ir pagal analogiją žr. 1986 m. sausio 28 d. Sprendimo *Cofaz ir kt. / Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 30 punktą; 1995 m. liepos 6 d. Sprendimo *AITEC ir kt. / Komisija*, T-447/93–T-449/93, EU:T:1995:130, 41 punktą ir 1996 m. spalio 22 d. Sprendimo *Skibsværftsforeningen ir kt. / Komisija*, T-266/94, EU:T:1996:153, 49 punktą).
- 199 Nagrinėjamu atveju norėdama įrodyti tiesioginę sąsają su ginčijamu sprendimu, kiek jis susijęs su 2001 m. oro uosto mokesčiais ir 2006 m. oro uosto mokesčiais, ieškovė iš esmės nurodo du argumentus. Pirma, ji remiasi tuo, kad yra *Ryanair*, kuriai buvo taikomi 2001 m. oro uosto mokesčiai ir 2006 m. oro uosto mokesčiai, konkurentė.
- 200 Šiam argumentui negalima pritarti. Iš tikrųjų iš bylos medžiagos negalima daryti išvados, kad 2001 m. oro uosto mokesčiai ir 2006 m. oro uosto mokesčiai buvo taikomi *Ryanair*. Viena vertus, kaip pripažįsta pati ieškovė, iš ginčijamo sprendimo 490 konstatuojamosios dalies aiškiai matyti, kad 2006 m. oro uosto mokesčiai nebuvo taikomi *Ryanair*, nes ši bendrovė buvo pasirašiusi individualią sutartį su FFHG.

- 201 Kita vertus, iš tikrųjų ginčijamo sprendimo 458 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad 2001 m. oro uosto mokesčiai taikyti „visoms oro transporto bendrovėms, naudojusioms Frankfurto Hano oro uostą“. Kadangi *Ryanair* buvo tarp šių oro transporto bendrovių, buvo galima manyti, kad pagal šią konstatuojamąją dalį 2001 m. oro uosto mokesčiai buvo taikomi ir *Ryanair*. Vis dėlto iš ginčijamo sprendimo ir iš Komisijos procesinių dokumentų matyti, kad atitinkamu laikotarpiu *Ryanair* taikyti mokesčiai buvo nustatyti pagal privatinę teisę sudarytose sutartyse ir skyrėsi nuo aptariamų mokesčių.
- 202 Ieškovė nenurodė jokių Vokietijos teisės aktų, kurie leistų konstatuoti, kad nepaisant pagal privatinę teisę tarp *Ryanair* ir FFHG sudarytų sutarčių *Ryanair* buvo taikomi 2001 m. oro uosto mokesčiai arba kad, be šių mokesčių, buvo taikomi dar ir mokesčiai pagal minėtas sutartis (šiuo klausimu ir pagal analogiją žr. 2012 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, T-154/10, EU:T:2012:452, 65 punktą ir 2016 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *Abertis Telecom Terrestre ir Telecom Castilla-La Mancha / Komisija*, T-37/15 ir T-38/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2016:743, 118 punktą). Priešingai, ji tik nurodė ginčijamo sprendimo 458 konstatuojamąją dalį ir pati pripažino, kad „tam tikri požymiai rodo“, jog 2001 m. oro uosto mokesčiai „iš dalies“ nebuvo taikomi *Ryanair*.
- 203 Iš to, kas išdėstyta, matyti, jog ieškovė neįrodė, kad *Ryanair* buvo taikomi 2001 m. oro uosto mokesčiai ir 2006 m. oro uosto mokesčiai. Taigi ieškovė tinkamai neįrodė jos, kaip *Ryanair* konkurentės, tiesioginės sąsajos su ginčijamu sprendimu, kiek šis susijęs su minėtais mokesčiais.
- 204 Antra, ieškovė tvirtina, kad oro uosto mokesčių tarifai buvo nustatyti po to, kai pagal privatinę teisę buvo sudarytos sutartys su *Ryanair*, nurodytos šio sprendimo 4, 11 ir 18 punktuose, taip siekiant užtikrinti išskirtines sutarties sąlygas *Ryanair* ir sudaryti mažiau palankias sąlygas kitoms oro transporto bendrovėms. Taip buvo diskriminuojamos šios kitos oro transporto bendrovės.
- 205 Šiuo klausimu pirmiausia reikia pažymėti, kad norėdama įrodyti tiesioginį poveikį jos teisinei situacijai, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 197 punkte nurodytą jurisprudenciją, ieškovė negali remtis argumentais, kurie su ja nesusiję. Nagrinėjamu atveju ieškovė iš esmės remiasi kitų (ne *Ryanair*) oro transporto bendrovių, kurios naudoja Frankfurto Hano oro uostu, diskriminacija. Tačiau pati ieškovė minėtu oro uostu nesinaudoja. Taigi ji negali remtis tokia diskriminacija, kad įrodytų savo tiesioginę sąsają su ginčijamu sprendimu, kiek šis susijęs su 2001 m. oro uosto mokesčiais ir 2006 m. oro uosto mokesčiais.
- 206 Antra, bet kuriuo atveju reikia pažymėti, kad ieškovė netvirtino ir *a fortiori* neįrodė konkurencinio ryšio su kitomis (ne *Ryanair*) oro transporto bendrovėmis, kurios naudoja Frankfurto Hano oro uostu. Iš tikrųjų ieškovė tik nurodo, kad dėl tų oro uosto mokesčių minėtos oro transporto bendrovės yra diskriminuojamos, palyginti su *Ryanair*. Taigi ieškovė neįrodė, kad dėl 2001 m. oro uosto mokesčių ir 2006 m. oro uosto mokesčių, kiek jie taikomi minėtoms oro transporto bendrovėms, ji atsiduria nepalankesnėje konkurencinėje padėtyje.
- 207 Todėl reikia atmesti ieškovės argumentą dėl 2001 m. oro uosto mokesčių ir 2006 m. oro uosto mokesčių tariamai diskriminacinio pobūdžio ir nereikia nagrinėti, ar jis buvo pateiktas pavėluotai, kaip nurodo Komisija.
- 208 Todėl, nenagrinėjant, ar ginčijamo sprendimo 3 straipsnis suteikia jo adresatams diskreciją, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 197 punkte nurodytą jurisprudenciją, reikia konstatuoti, kad ieškovė neįrodė savo tiesioginės sąsajos su priemonėmis, nurodytomis ginčijamo sprendimo 3 straipsnyje. Vadinas, šis ieškiny, kiek jis susijęs su ginčijamo sprendimo 3 straipsniu, yra nepriimtinas SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytu antruoju atveju.

2) *Dėl trečiojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje*

- 209 Dėl šio sprendimo 183 punkte nurodytų priežasčių Komisija iš esmės ginčija ieškovės *locus standi* dėl ginčijamo sprendimo 3 straipsnio pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą trečiąjį atvejį.
- 210 Ieškovė šiuo klausimu nepateikė aiškios nuomonės.
- 211 Šiuo klausimu reikia priminti, kad tiesioginės sąsajos kriterijus yra identiškas SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytais antruoju ir trečiuoju atvejais (2015 m. kovo 13 d. Nutarties *European Coalition to End Animal Experiments / ECHA*, T-673/13, EU:T:2015:167, 67 punktą).
- 212 Šio sprendimo 195–208 punktuose, vertindamas SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą antrąjį atvejį, Bendrasis Teismas nusprendė, kad ieškovė nėra tiesiogiai susijusi su ginčijamo sprendimo 3 straipsniu. Taigi tokios sąsajos taip pat negali būti ir kalbant apie šioje nuostatoje numatytą trečiąjį atvejį. Iš to matyti, jog ieškovė neįrodė, kad ji turi *locus standi* dėl ginčijamo sprendimo 3 straipsnio pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą trečiąjį atvejį.
- 213 Taigi, kadangi ieškovė neįrodė savo *locus standi* dėl ginčijamo sprendimo 1–3 straipsnių, reikia atmesti visą ieškinį kaip nepriimtina ir nereikia nagrinėti prieštaravimo dėl priimtimumo, grindžiamo ieškovės suinteresuotumo pareikšti ieškinį dėl minėto sprendimo 1 straipsnio nebuvimu ir senaties termino pareikšti ieškinį praleidimu, taip pat nereikia nagrinėti Komisijos prašymo dublike panaikinti nuorodas į atsiliepimą į ieškinį byloje, kurioje buvo priimtas 2017 m. balandžio 27 d. Sprendimas *Germanwings / Komisija* (T-375/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2017:289), kurios susijusios tik su bylos esme. Kadangi ši išvada padaryta pagal Sąjungos teisme vykstančiam procesui taikomas priimtimumo taisykles (žr. be kita ko, šio sprendimo 113–117 punktus), ji yra privaloma, priešingai, nei nurodo ieškovė, nepaisant to, kad ieškovės *locus standi* niekada nebuvo ginčijama nagrinėjant 2006 m. pradėtą bylą dėl *Ryanair* suteiktos valstybės pagalbos Vokietijos teismuose.

V. Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 214 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo.
- 215 Kadangi ieškovė pralaimėjo bylą, ji turi padengti bylinėjimosi išlaidas pagal Komisijos ir įstojusios į bylą šalies pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (ketvirtoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį kaip nepriimtina.**
- 2. Priteisti iš *Deutsche Lufthansa AG* bylinėjimosi išlaidas.**

Kanninen

Schwarcz

Iliopoulos

Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín

Reine

Paskelbtas 2019 m. balandžio 12 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

Turinys

I. Ginčo aplinkybės	2
II. Ginčijamas sprendimas	5
A. Priemonės, skirtos FFHG	5
B. Priemonės, skirtos <i>Ryanair</i>	7
C. Oro uosto mokesčių tarifai	7
D. Ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis	7
III. Procesas ir šalių reikalavimai	8
IV. Dėl teisės	10
A. Dėl atsiliepimo į ieškinį priimtumo	11
B. Dėl <i>Land</i> įstojimo į bylą	11
C. Dėl ieškinio priimtumo	12
1. Dėl ieškinio nenuoseklumo	12
2. Dėl ieškovės „locus standi“	13
a) Dėl ieškovės teisės pareikšti ieškinį dėl ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su priemonėmis, skirtomis FFHG ir <i>Ryanair</i>	14
1) Dėl antrojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje	14
i) Dėl K 83 ir K 84 priedų priimtumo	15
ii) Dėl <i>Land</i> argumento, kad nebuvo esminio poveikio ieškovės padėčiai rinkoje, priimtumo	16
iii) Dėl tiesioginės ir konkrečios sąsajos su ieškove	16
2) Dėl trečiojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje	22
b) Dėl ieškovės „locus standi“ dėl ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su oro uosto mokesčiais	23
1) Dėl antrojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje	23
2) Dėl trečiojo atvejo, numatyto SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje	26
V. Dėl bylinėjimosi išlaidų	26