



## Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta paplašinātā sastāvā)

2019. gada 12. aprīlī\*

Prasība atcelt tiesību aktu – Valsts atbalsts – Vācijas īstenoti pasākumi Frankfurtes Hānas lidostas un šo lidostu izmantojošo lidsabiedrību atbalstam – Lēmums, ar kuru pasākumi Frankfurtes Hānas lidostas atbalstam atzīti par valsts atbalstu, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, un ar kuru konstatēta valsts atbalsta neesamība par labu šo lidostu izmantojošajām lidsabiedrībām – Individuāla skāruma neesamība – Tieša skāruma neesamība – Nepieņemamība

Lietā T-492/15

*Deutsche Lufthansa AG*, Ķelne (Vācija), ko pārstāv *A. Martin-Ehlers*, advokāts,

prasītāja,

pret

**Eiropas Komisiju**, ko pārstāv *K. Herrmann*, *T. Maxian Rusche* un *S. Noë*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

*Land Rheinland-Pfalz* (Vācija), ko pārstāv *C. Koenig*, profesors,

un

*Ryanair DAC*, agrāk *Ryanair Ltd*, Dublina (Īrija), ko pārstāv *G. Berrisch*, advokāts, un *B. Byrne*, *solicitor*,

personas, kas iestājušās lietā,

par prasību, kura ir pamatota ar LESD 263. pantu un ar kuru tiek lūgts atcelt Komisijas Lēmumu (ES) 2016/789 (2014. gada 1. oktobris) par valsts atbalstu SA.21121 (C 29/2008) (ex NN 54/07), ko Vācija īstenojusi attiecībā uz Frankfurtes Hānas lidostas finansēšanu un finansiālajām attiecībām starp lidostu un *Ryanair* (OV 2016, L 134, 46. lpp.),

VISPĀRĒJĀ TIESA (ceturtā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs *H. Kanninen* [*H. Kanninen*], tiesneši *J. Švarcs* [*J. Schwarcz*], *K. Iliopuls* [*C. Iliopoulos*], *L. Kalvo-Sotelo Ibañez-Martins* [*L. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín*] (referents) un *I. Reine*,

sekretāre: *S. Bukšeka Tomaca* [*S. Bukšek Tomac*], administratore,

\* Tiesvedības valoda – vācu.

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2018. gada 9. jūlija tiesas sēdi,  
pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

### I. Tiesvedības priekšvēsture

- 1 Prasītāja *Deutsche Lufthansa AG* ir Vācijā reģistrēta lidsabiedrība, kuras galvenā darbība ir pasažieru pārvadājumi. Tās galvenā bāzes lidosta ir Frankfurtes pie Mainas (Vācija) lidosta.
- 2 Frankfurtes Hānas lidosta atrodas Vācijā, *Land Rheinland-Pfalz* (Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, turpmāk tekstā – “*Land*”) teritorijā aptuveni 120 km uz rietumiem no Frankfurtes pie Mainas pilsētas un 115 km no Frankfurtes pie Mainas lidostas. Līdz 1992. gadam vietā, kur atrodas Frankfurtes Hānas lidosta, bija militārā bāze. Pēc tam šī bāze tika pārveidota par civilo lidostu. 1995. gada 1. aprīlī Vācijas Federatīvā Republika nodeva īpašumtiesības uz infrastruktūru  *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (turpmāk tekstā – “ *Holding Hahn*”), publiskā un privātā sektora partnerībai, kurā piedalījās federālā zeme.
- 3 1998. gada 1. janvārī  *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (turpmāk tekstā – “*Fraport*”), kas ekspluatēja un pārvaldīja Frankfurtes pie Mainas starptautisko lidostu, ieguva 64,90 % daļu sabiedrībā  *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (turpmāk tekstā – “ *Flughafen Hahn*”), kas bija Frankfurtes Hānas lidostas operators.
- 4 1999. gadā Frankfurtes Hānas lidosta piesaistīja savu pirmo zemo cenu pārvadātāju  *Ryanair Ltd* (tagad  *Ryanair DAC*, turpmāk tekstā – “ *Ryanair*”). Pirmais  *Flughafen Hahn* līgums ar  *Ryanair* stājās spēkā 1999. gada 1. aprīlī (turpmāk tekstā – “1999. gada līgums ar  *Ryanair*”). 1999. gada līguma ar  *Ryanair*, kas tika noslēgts uz pieciem gadiem, priekšmets bija  *Ryanair* atbrīvošana no tās maksājamajām lidostas maksām.
- 5 1999. gada augustā  *Fraport* iegādājās 73,37 %  *Holding Hahn* daļu un 74,90 % tā komplementāra  *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* daļu.
- 6 1999. gada 31. augustā  *Land* un  *Fraport* noslēdza vienošanos, saskaņā ar kuru  *Fraport* apņēmas noslēgt līgumu par peļņas un zaudējumu nodošanu. Šis līgums tika apstiprināts tajā pašā dienā, ko apliecina 2000. gada 24. novembra notariālais akts, un tas stājās spēkā 2001. gada 1. janvārī. Saskaņā ar šā līguma noteikumiem  *Fraport* bija tiesības uz visu Frankfurtes Hānas operatora gūto peļņu, bet apmaiņā pret to tai bija jāsedz visi šā pēdējā zaudējumi (turpmāk tekstā – “2001. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu”).
- 7 Vēlāk  *Holding Hahn* un  *Flughafen Hahn* apvienojās, izveidojot  *Flughafen Hahn GmbH*, tagad  *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (turpmāk tekstā – “ *FFHG*” vai “ *Frankfurt-Hahn*”), kurā 26,93 % kapitāldaļu piederēja  *Land*, bet 73,07 % –  *Fraport*.
- 8 Līdz 2001. gada 11. jūnijam visas  *Fraport* daļas piederēja publiskiem akcionāriem. Šajā datumā  *Fraport* tika kotēta fondu biržā un 29,71 % tās akciju tika pārdots privātiem akcionāriem, savukārt pārējie 70,29 % akciju palika publisko akcionāru īpašumā.
- 9 2001. gada 16. oktobrī  *Land* apstiprināja Frankfurtes Hānas lidostas maksu cenrādi, kas stājās spēkā ar atpakaļejošu datumu no 2001. gada 1. oktobra (turpmāk tekstā – “2001. gada cenrādis”).

- 10 2001. gada 14. decembrī un 2002. gada 9. janvārī attiecīgi *Fraport* un *FFHG* akcionāri nolēma palielināt *FFHG* kapitālu, lai finansētu steidzamāko daļu no lidostas infrastruktūras uzlabošanas programmas (turpmāk tekstā – “kapitāla palielināšana 2001. gadā”). Kapitāla palielināšanu 2001. gadā 27 miljonu EUR apmērā parakstīja *Fraport* un *Land*, kuras 2002. gada 9. janvārī veica ieguldījumus attiecīgi 19,7 miljonu EUR un 7,3 miljonu EUR apmērā.
- 11 2002. gada 14. februārī starp *FFHG* un *Ryanair* tika noslēgts otrais līgums (turpmāk tekstā – “2002. gada līgums ar *Ryanair*”). Tas aizstāja 1999. gada līgumu ar *Ryanair*.
- 12 2002. gada 27. novembrī *Land*, Hesenes federālā zeme (Vācija), *Fraport* un *FFHG* noslēdza līgumu par Frankfurtes Hānas lidostas attīstīšanu. Šajā līgumā tika paredzēta vēl viena *FFHG* kapitāla palielināšana, saistībā ar ko Hesenes federālā zeme kļuva par *FFHG* trešo akcionāru.
- 13 2004. gada 22. martā tika sagatavots akcionāru līgums par *Fraport*, *Land* un Hesenes federālās zemes dalību *FFHG* kapitālā (turpmāk tekstā – “akcionāru līgums”). *Fraport*, *Land* un Hesenes federālā zeme šo līgumu parakstīja 2005. gada 30. martā.
- 14 Lai izpildītu akcionāru līgumu, tika panākta vienošanās par *FFHG* kapitāla palielināšanu 19,5 miljonu EUR apmērā, lai īstenotu iepriekš 10. punktā minēto ieguldījumu programmu. Laikā no 2004. gada līdz 2009. gadam *Fraport*, *Land* un Hesenes federālā zeme vairākos piegājienos ieguldīja *FFHG* attiecīgi 10,21 miljonu EUR, 540 000 EUR un 8,75 miljonus EUR. Turklāt *Land* un Hesenes federālā zeme katra apņēmas ieguldīt papildu 11,25 miljonus EUR kā rezerves kapitālu saskaņā ar maksājumu grafiku līdz 2009. gadam.
- 15 Pēc iepriekš 14. punktā aprakstītās kapitāla palielināšanas (“turpmāk tekstā – “kapitāla palielināšana 2004. gadā”), kuras kopējā summa sasniedza 42 miljonus EUR, *Fraport* ieguva 65 % *FFHG* akciju, bet Hesenes federālā zeme un *Land* katra – 17,5 % akciju.
- 16 Akcionāru līgumā arī tika paredzēts, ka par jebkādiem jauniem *FFHG* aizņēmumiem *Fraport*, *Land* un Hesenes federālā zeme nodrošinājumu sniegs proporcionāli to dalībai *FFHG* kapitālā un ka 2001. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu būtu pagarināms līdz 2014. gadam. Lai izpildītu šīs saistības, *Fraport* un *FFHG* 2004. gada 5. aprīlī noslēdza jaunu līgumu par peļņas un zaudējumu nodošanu (turpmāk tekstā – “2004. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu”). 2004. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu stājās spēkā 2004. gada 2. jūnijā, pēc tam, kad to ar akcionāru līgumā noteikto trīs ceturtdaļu balsu vairākumu bija apstiprinājuši *Fraport* akcionāru sapulce. Saskaņā ar 2004. gada līgumu par peļņas un zaudējumu nodošanu *Fraport* uzņēmas segt jebkādus zaudējumus, kādi *FFHG* radīsies laikposmā no 2004. gada līdz 2009. gadam.
- 17 No 1997. gada līdz 2004. gadam *Land* maksāja Frankfurtes Hānas lidostas operatoram tiešas dotācijas (turpmāk tekstā – “*Land* tiešas dotācijas”). *Land* tiešo dotāciju, kas tika maksātas līdz 2000. gadam, mērķis bija finansēt ieguldījumus lidostas infrastruktūrā, taču no 2001. gada maksātās dotācijas bija paredzētas, lai finansētu ar drošības pārbaudēm saistītās personāla izmaksas. No visiem pasažieriem, kas izlido no Frankfurtes Hānas lidostas, *Land* ar šo lidostu izmantojošo lidsabiedrību starpniecību iekasē lidostas drošības nodevu, un visus ieņēmumus no minētās nodevas, kā arī līdzekļus no sava vispārējā budžeta tā nodod Frankfurtes Hānas lidostas operatoram kā kompensāciju par drošības pārbaudžu veikšanu (turpmāk tekstā – “kompensācija par drošības pārbaudēm”).
- 18 2005. gada 4. novembrī 2002. gada līgumam ar *Ryanair* tika pievienota papildu vienošanās (turpmāk tekstā – “2005. gada līgums ar *Ryanair*”).
- 19 Laikā no 2003. gada līdz 2006. gadam Eiropas Kopienų Komisija saņēma vairākas sūdzības par iespējamu valsts atbalstu, ko *Fraport*, *Land* un Hesenes federālā zeme piešķirušas *Ryanair* un *FFHG*. 2003. gada 22. septembrī un 2006. gada 1. jūnijā viens no sūdzības iesniedzējiem sniedza Komisijai papildu informāciju.

- 20 2006. gada 26. aprīlī *Land* apstiprināja jaunu Frankfurtes Hānas lidostas maksu cenrādi (turpmāk tekstā – “2006. gada cenrādis”). Tas stājās spēkā 2006. gada 1. jūnijā.
- 21 2006. gada 25. septembra un 2007. gada 9. februāra vēstulēs Komisija Vācijas Federatīvajai Republikai lūdza sniegt informāciju, kura šo lūgumu izpildīja ar 2006. gada 20. decembra un 2007. gada 29. jūnija vēstulēm.
- 22 2008. gada 17. jūnija vēstulē Komisija paziņoja Vācijas Federatīvajai Republikai par tās lēmumu uzsākt EK līguma 88. panta 2. punktā (tagad LESD 108. panta 2. punkts) paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru par valsts atbalstu, ar ko tiek finansēta *Frankfurt-Hahn*, un tās attiecībām ar *Ryanair* (turpmāk tekstā – “2008. gada lēmums par procedūras uzsākšanu”). Lēmums, kurā ieinteresētās personas tika uzaicinātas iesniegt savus apsvērumus, tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2009. gada 17. janvārī (OV 2009, C 12, 6. lpp.).
- 23 2008. gada 31. decembrī *Fraport* pārdeva *Land* visas savas daļas *FFHG*. Pēc šīs pārdošanas, pirmkārt, *Land* piederēja 82,5 % daļu vairākums *FFHG*, atlikušajiem 17,5 % paliekot Hesenes federālās zemes kontrolē, un, otrkārt, tika izbeigts 2004. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu.
- 24 Formālās izmeklēšanas procedūras ietvaros Komisija tostarp saņēma apsvērumus no prasītājas un *Ryanair*, kas tika nosūtīti Vācijas Federatīvajai Republikai.
- 25 2009. gada 1. jūlijā Vācijas Federatīvā Republika nosūtīja Komisijai savus apsvērumus un papildu informāciju.
- 26 2011. gada 13. jūlijā Komisija nolēma uzsākt otru formālo izmeklēšanas procedūru par laikposmā no 2009. gada līdz 2011. gadam īstenotajiem *FFHG* finansēšanas pasākumiem. Lēmums, ar kuru ieinteresētās personas tika uzaicinātas iesniegt savus apsvērumus, tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2012. gada 21. jūlijā (OV 2012, C 216, 1. lpp.). Tādējādi paralēli ir norisinājušās divas procedūras.
- 27 2012. gada 20. februāra vēstulē Komisija lūdza Vācijas Federatīvajai Republikai sniegt pilnīgāku informāciju par 2008. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu. Vācijas Federatīvā Republika uz šo lūgumu atbildēja ar 2012. gada 16. aprīļa vēstuli.
- 28 2012. gada 27. jūlija vēstulē Komisija nosūtīja Vācijas Federatīvajai Republikai vēl vienu lūgumu sniegt papildu informāciju, uz kuru tā atbildēja ar 2012. gada 4. septembra vēstuli.
- 29 Vācijas Federatīvā Republika apņēmas iepludināt kapitālu *FFHG*, lai refinansētu šīs pēdējās ņemtus aizdevumus, kas bija paredzēti, lai finansētu tos infrastruktūras pasākumus, par kuru veikšanu valsts iestādes bija lēmušas laikposmā no 1997. gada līdz 2012. gadam, un kurus neaptvēra līgumi par saimnieciskās darbības rezultātu kompensēšanu, kapitāla palielināšanas vai citas dotācijas (turpmāk tekstā – “pēdējā kapitāla palielināšana”).
- 30 2014. gada 25. februāra vēstulē Komisija informēja Vācijas Federatīvo Republiku, ka 2014. gada 20. februārī ir pieņemtas Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (OV 2014, C 99, 3. lpp.; turpmāk tekstā – “2014. gada pamatnostādnes”).
- 31 2014. gada 23. marta un 4. aprīļa vēstulēs Komisija Vācijas Federatīvajai Republikai lūdza jaunus skaidrojumus. Uz šo lūgumu Vācijas Federatīvā Republika atbildēja ar 2014. gada 17. un 24. aprīļa un 9. maija vēstulēm.

- 32 2014. gada 15. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts paziņojums, uzaicinot dalībvalstis un ieinteresētās personas iesniegt apsvērumus par 2014. gada pamatnostādņu piemērošanu izskatāmajā lietā. Prasītāja iesniedza apsvērumus, kurus Komisija pārsūtīja Vācijas Federatīvajai Republikai 2014. gada 26. augusta vēstulē. 2014. gada 3. septembra vēstulē Vācijas Federatīvā Republika informēja Komisiju, ka tai nav nekādu apsvērumu, ko sniegt.
- 33 2014. gada 1. oktobrī Komisija pieņēma Lēmumu (ES) 2016/789 par valsts atbalstu SA.21121 (C 29/2008) (ex NN 54/07), ko Vācija īstenojusi attiecībā uz Frankfurtes Hānas lidostas finansēšanu un finansiālajām attiecībām starp lidostu un *Ryanair* (OV 2016, L 134, 46. lpp.; turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”).

## II. Apstrīdētais lēmums

- 34 Apstrīdētajā lēmumā Komisija vispirms ir izvērtējusi, vai pastāv valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē saistībā ar, pirmkārt, pasākumiem Frankfurtes Hānas lidostas atbalstam (skat. apstrīdētā lēmuma 292.–420. apsvērumu), otrkārt, pasākumiem *Ryanair* atbalstam (skat. apstrīdētā lēmuma 421.–456., 464.–484. un 580. apsvērumu) un, treškārt, pasākumiem Frankfurtes Hānas lidostu izmantojošo lidsabiedrību atbalstam, proti, 2001. gada un 2006. gada cenrāžiem (skat. apstrīdētā lēmuma 457.–463., 485.–494. un 581. apsvērumu). Tālāk Komisija, secinājusi, ka daži no pasākumiem Frankfurtes Hānas lidostas atbalstam ir bijuši valsts atbalsts, ir izvērtējusi to saderību ar iekšējo tirgu (skat. apstrīdētā lēmuma 497.–579. apsvērumu).

### A. Pasākumi Frankfurt-Hahn atbalstam

- 35 Pirmkārt, Komisija ir secinājusi, ka 2001. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu nav uzskatāms par valsts atbalstu. Proti, Komisija būtībā ir uzskatījusi, ka minētais līgums bija galīgi noslēgts pirms 2000. gada 12. decembra sprieduma *Aéroports de Paris*/Komisija (T-128/98, EU:T:2000:290), tas ir, laikā, kad valsts iestādēm bija likumīgs pamats uzskatīt, ka Frankfurtes Hānas lidostas finansēšanas pasākumi nav valsts atbalsts.
- 36 Otrkārt, Komisija ir izvērtējusi, vai kapitāla palielināšana 2001. gadā ir bijusi valsts atbalsts. Šajā ziņā Komisija vispirms ir secinājusi, ka kapitāla palielināšana 2001. gadā, pirmkārt, tika finansēta no *Land* vispārējā budžeta un līdz ar to, izmantojot valsts līdzekļus, un, otrkārt, ka tā bija attiecināma uz valsti. Turklāt Komisija ir secinājusi, ka *Fraport* piedalīšanās minētajā kapitāla palielināšanā, pirmkārt, tika veikta, izmantojot valsts līdzekļus, jo *Fraport* bija uzņēmums, kurā daļu vairākums pieder valstij un kura līdzekļi ir pakļauti tiešai vai netiešai valsts kontrolei, un, otrkārt, ka tā bija attiecināma uz valsti, jo *Fraport* sevi uzskatīja par “atkarīgu valsts uzņēmumu”, un ka *FFHG* vadība veica tiešas sarunas ar *Land* un Hesenes federālo zemi, *Land* tieši mudinot *Fraport* piedalīties kapitāla palielināšanā 2001. gadā. Turklāt Komisija ir uzskatījusi, ka kapitāla palielināšana 2001. gadā piešķir *FFHG* selektīvu priekšrocību, jo lēmums par rekapitalizāciju neatbilda principam par tirgus dalībnieka rīcību tirgus ekonomikas apstākļos. Visbeidzot, Komisija ir secinājusi, ka, it īpaši ņemot vērā Frankfurtes Hānas lidostas lielumu un tās nelielo attālumu līdz citām Eiropas Savienības lidostām, kapitāla palielināšana 2001. gadā varēja ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un izkropļot konkurenci.
- 37 Treškārt, Komisija, ciktāl tas skar *Fraport*, kopsakarā ir izvērtējusi kapitāla palielināšanu 2004. gadā un 2004. gada līgumu par peļņas un zaudējumu nodošanu, jo šā līguma, kam bija jādarbojas līdz 2014. gada 31. decembrim, noslēgšana bija priekšnoteikums kapitāla palielināšanai 2004. gadā. Komisija ir norādījusi, ka 2004. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu *Fraport* bija jāapstiprina akcionāru kopsapulcē ar vismaz trīs ceturtdaļu balsu vairākumu, kas nebija iespējams bez minētās sabiedrības privāto akcionāru piedalīšanās, jo publiskie akcionāri kontrolēja tikai aptuveni



70 % tās daļu. No tā Komisija ir secinājusi, ka publiskie akcionāri nevarēja kontrolēt lēmumu par *Fraport* piekrišanu 2004. gada līgumam par peļņas un zaudējumu nodošanu un līdz ar to kapitāla palielināšanu 2004. gadā, kas tādējādi nav attiecināmi uz valsti.

- 38 Tātad Komisija ir uzskatījusi, ka 2004. gada līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu un *Fraport* piedalīšanās kapitāla palielināšanā 2004. gadā nav uzskatāmi par valsts atbalstu.
- 39 Attiecībā uz *Land* un Hesenes federālās zemes ieguldījumiem kapitāla palielināšanā 2004. gadā Komisija vispirms ir norādījusi, ka tie tika finansēti no to attiecīgajiem vispārējiem budžetiem, tas ir, izmantojot valsts līdzekļus, un ka tie ir attiecināmi uz valsti. Turpinājumā tā ir secinājusi, ka minētie ieguldījumi neatbilda principam par tirgus dalībnieka rīcību tirgus ekonomikas apstākļos un līdz ar to piešķīra selektīvu priekšrocību *FFHG*. Visbeidzot, Komisija ir atgādinājusi, ka jebkura *FFHG* piešķirta selektīva ekonomiska priekšrocība varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- 40 Tātad Komisija ir secinājusi, ka *Land* un Hesenes federālās zemes ieguldījumi kapitāla palielināšanā 2004. gadā ir bijuši valsts atbalsts.
- 41 Ceturtkārt, Komisija ir izvērtējusi, vai kompensācija par drošības pārbaudēm bija valsts atbalsts.
- 42 Šajā ziņā Komisija vispirms ir norādījusi, ka saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem *Land* bija tiesīga kompensēt Frankfurtes Hānas lidostas operatoram tikai tās izmaksas, kas saistītas ar drošības pārbaudžu veikšanai nepieciešamo vietu un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu. Tāpēc Komisija ir secinājusi, ka, tā kā *Land* veiktā drošības pārbaudžu izmaksu uzņemšanās pārsniedza kompensējamās izmaksas, tā ir atbrīvojusi Frankfurtes Hānas lidostas operatoru no izdevumiem, kuri tam vispār būtu jāsedz pašam, un tādējādi tā tam ir devusi selektīvu priekšrocību.
- 43 Turpinājumā Komisija ir ņēmusi vērā, ka kompensācijas par drošības pārbaudēm summā, ko *Land* izmaksāja Frankfurtes Hānas lidostas operatoram, ietilpa ne tikai ieņēmumi no lidostas drošības nodevas, kas tika iekasēta ar lidsabiedrību starpniecību, bet arī līdzekļi no *Land* vispārējā budžeta. Ņemot to vērā, Komisija ir secinājusi, ka šī kompensācija tika finansēta, izmantojot valsts līdzekļus, un bija attiecināma uz valsti.
- 44 Turklāt Komisija ir atgādinājusi, ka jebkura Frankfurtes Hānas lidostas operatoram piešķirta selektīva ekonomiska priekšrocība varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- 45 Visbeidzot, Komisija ir secinājusi, ka, ciktāl *Land* izmaksātās summas Frankfurtes Hānas lidostas operatoram par drošības pārbaudēm ir pārsniegušas ieņēmumus no lidostas drošības nodevām, kas iekasētas ar lidsabiedrību starpniecību, publiskais finansējums, kas Frankfurtes Hānas lidostas operatoram piešķirts kā kompensācija par drošības pārbaudēm, ir uzskatāms par valsts atbalstu.
- 46 Piektkārt, attiecībā uz *Land* tiešajām dotācijām Komisija, pirmkārt, ir secinājusi, ka laikposmā no 1997. gada līdz 2000. gadam piešķirtās dotācijas, lai finansētu ieguldījumus lidostas infrastruktūrā, nav uzskatāmas par valsts atbalstu, jo par tām ir ticis nolemts vēl pirms 2000. gada 12. decembra sprieduma *Aéroports de Paris/Komisija* (T-128/98, EU:T:2000:290). Otrkārt, tā ir norādījusi, ka *Land* tiešās dotācijas, ar kurām laikposmā no 2001. gada līdz 2004. gadam tika finansētas ar drošības pārbaudēm saistītās personāla izmaksas, būtu jāizmeklē kā iespējams valsts atbalsts, jo ar tām ir segtas izmaksas, kuras būtu bijis jāsedz Frankfurtes Hānas lidostas operatoram.
- 47 Šajā ziņā Komisija vispirms ir norādījusi, ka laikposmā no 2001. gada līdz 2004. gadam *Land* izmaksātās tiešās dotācijas 1,93 miljonu EUR apmērā tika finansētas, izmantojot valsts līdzekļus, un tātad bija attiecināmas uz valsti. Tā kā minētās dotācijas sedza izmaksas, kuras būtu bijis jāuzņemas Frankfurtes Hānas lidostas operatoram, un tā kā tās tika piešķirtas vienīgi šim pēdējam, Komisija ir secinājusi, ka ar tām minētajam operatoram ir tikušas piešķirtas selektīvas ekonomiskas priekšrocības.

Visbeidzot, Komisija ir atgādinājusi, ka jebkura Frankfurtes Hānas lidostas operatoram piešķirta selektīva ekonomiska priekšrocība varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Tādējādi Komisija ir secinājusi, ka konkrētās dotācijas ir bijis valsts atbalsts.

- 48 Visbeidzot, sestkārt, Komisija ir secinājusi, ka pēdējā kapitāla palielināšana, kas bija paredzēta, lai refinansētu *FFHG* ņemtus aizdevumus Frankfurtes Hānas lidostas infrastruktūras uzlabojumu finansēšanai laikposmā no 1997. gada līdz 2012. gadam, ir bijis valsts atbalsts, un šajā ziņā tā ir atsaukusies uz apsvērumiem, ko tā paudusi saistībā ar *Land* un Hesenes federālās zemes ieguldījumiem kapitāla palielināšanā 2004. gadā un kompensācijas par drošības pārbaudēm izmaksāšanā.
- 49 Tādējādi Komisija ir secinājusi, pirmkārt, ka *FFHG* nelikumīgi piešķirtais atbalsts ieguldījumiem, proti, kapitāla palielināšana 2001. gadā, *Land* un Hesenes federālās zemes ieguldījumi, palielinot kapitālu 2004. gadā, un pēdējā kapitāla palielināšana, ir bijis saderīgs ar iekšējo tirgu, jo tas atbilst Kopienas vadlīniju par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV 2005, C 312, 1. lpp.), 61. punktā minētajiem kritērijiem. Otrkārt, tā ir secinājusi, ka darbības atbalsts, kas Frankfurtes Hānas lidostas operatoram nelikumīgi piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim, proti, kompensācija par drošības pārbaudēm un *Land* tiešās dotācijas, ir bijis saderīgs ar iekšējo tirgu, jo tas atbilst kritērijiem, kas minēti 2014. gada pamatnostādņu 137. punktā.

## B. Pasākumi Ryanair atbalstam

- 50 Iesākumā, lai izvērtētu valsts atbalsta esamību par labu *Ryanair*, Komisija ir uzskatījusi, ka ir jānoskaidro, vai 1999. gada līgums ar *Ryanair*, 2002. gada līgums ar *Ryanair* un 2005. gada līgums ar *Ryanair* to noslēgšanas brīdī atbilda principam par tirgus dalībnieka rīcību tirgus ekonomikas apstākļos. Šajā ziņā tā ir norādījusi, ka saskaņā ar 2014. gada pamatnostādņēm, lai varētu piemērot principu par tirgus dalībnieka rīcību tirgus ekonomikas apstākļos, *ex ante* ir jānovērtē katra starp *Ryanair* un Frankfurtes Hānas lidostas operatoru noslēgtā līguma papildu rentabilitāte, ņemot vērā visas atbilstošās robežizmaksas un robežieņēmumus saistībā ar katru no šiem līgumiem.
- 51 Komisija būtībā ir secinājusi, ka 1999. gada līgums ar *Ryanair*, 2002. gada līgums ar *Ryanair* un 2005. gada līgums ar *Ryanair* atbilda principam par tirgus dalībnieka rīcību tirgus ekonomikas apstākļos, jo tie varēja uzlabot Frankfurtes Hānas lidostas rentabilitāti tajā ziņā, ka plānotie robežieņēmumi pārsniedza paredzamās robežizmaksas. No tā Komisija ir secinājusi, ka konkrētie trīs līgumi *Ryanair* nav snieguši nekādas priekšrocības un līdz ar to neietvēra atbalsta elementus.

## C. Lidostas maksu cenrāži

- 52 Komisija ir konstatējusi, ka 2001. gada cenrādis un 2006. gada cenrādis atbilda principam par tirgus dalībnieka rīcību tirgus ekonomikas apstākļos, jo atbilstoši *ex ante* pieejai tie pakāpeniski palīdzēja uzlabot Frankfurtes Hānas lidostas rentabilitāti.
- 53 Tāpēc Komisija ir secinājusi, ka 2001. gada cenrādis un 2006. gada cenrādis nesniedza nekādas tādas ekonomiskas priekšrocības Frankfurtes Hānas lidostu izmantojošajām lidsabiedrībām, kādas tās nebūtu guvušas parastos tirgus apstākļos, un tādējādi tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu.

## D. Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa

54 Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa ir formulēta šādi:

### “1. pants

1. Valsts atbalsts, ko nelikumīgi ieviesusi Vācija, pārkāpjot [LESD] 108. panta 3. punktu, par labu [FFHG] laikposmā no 2001. gada līdz 2012. gadam, veicot kapitāla palielināšanu par EUR 27 miljoniem 2001. gadā un par EUR 22 miljoniem 2004. gadā un [Land] piešķirot tiešās dotācijas [..], ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. *Fraport* [..] īstenotā kapitāla palielināšana 2004. gadā un 2004. gada Peļņas un zaudējumu nodošanas līgums nav atbalsts [LESD] 107. panta 1. punkta izpratnē.

### 2. pants

1. Līgums starp *Ryanair* un [FFHG], kas stājās spēkā 1999. gada 1. aprīlī, nav atbalsts [LESD] 107. panta 1. punkta izpratnē.

2. Līgums starp *Ryanair* un [FFHG], kas noslēgts 2002. gada 14. februārī, nav atbalsts [LESD] 107. panta 1. punkta izpratnē.

3. 2005. gada 4. novembra līgums starp *Ryanair* un [FFHG] par 6–18 gaisa kuģu piegādi no 2005. gada līdz 2012. gadam nav atbalsts [LESD] 107. panta 1. punkta izpratnē.

### 3. pants

Lidostas maksu cenrāži, kas stāj[ušie]s spēkā 2001. gada 1. oktobrī un 2006. gada 1. jūnijā, nav atbalsts [LESD] 107. panta 1. punkta izpratnē.

### 4. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.”

## III. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

55 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2015. gada 26. augustā, prasītāja cēla šo prasību.

56 Komisija savu iebildumu rakstu Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza 2015. gada 13. novembrī.

57 Replika un atbilde uz repliku Vispārējās tiesas kancelejā tika iesniegtas attiecīgi 2016. gada 5. februārī un 31. martā.

58 Ar procesuālo rakstu, kas Vispārējās tiesas kancelejā tika iesniegts 2015. gada 5. oktobrī, *Ryanair plc* lūdza atļaut iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Vēstulē, kas Vispārējās tiesas kancelejā tika iesniegta 2015. gada 23. oktobrī, *Ryanair plc* informēja Vispārējo tiesu, ka saskaņā ar Vispārējās tiesas Reglamenta 144. panta 8. punktu tā atsauc savu pieteikumu par iestāšanos lietā.

59 Ar 2015. gada 18. novembra rīkojumu Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs, pirmkārt, uzdeva izslēgt *Ryanair plc* no lietas T-492/15 kā personu, kas iestājusies lietā, un, otrkārt, piesprieda minētajai sabiedrībai segt savus tiesāšanās izdevumus.



- 60 Ar procesuālajiem rakstiem, kas Vispārējās tiesas kancelejā tika iesniegti attiecīgi 2015. gada 23. oktobrī un 17. novembrī, *Ryanair* un *Land* lūdza atļauju iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Ar 2016. gada 26. februāra rīkojumu *Deutsche Lufthansa/Komisija* (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2016:126) un 2016. gada 17. marta rīkojumu *Deutsche Lufthansa/Komisija* (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2016:193) Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs atļāva iestāties lietā attiecīgi *Land* un *Ryanair*.
- 61 Personas, kas iestājušās lietā, *Land* un *Ryanair*, savus iestāšanās rakstus Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza attiecīgi 2016. gada 12. martā un 20. maijā.
- 62 Prasītājas apsvērumi par *Land* un *Ryanair* iestāšanās rakstiem Vispārējās tiesas kancelejā tika iesniegti attiecīgi 2016. gada 2. maijā un 18. jūlijā.
- 63 Vēstulēs, kas Vispārējās tiesas kancelejā tika iesniegtas attiecīgi 2016. gada 7. aprīlī un 15. jūlijā, Komisija norādīja, ka tai nav apsvērumu, ko sniegt par *Land* un *Ryanair* iestāšanās rakstiem.
- 64 Tā kā Vispārējās tiesas sastāvs mainījās, Vispārējās tiesas priekšsēdētājs, piemērojot Vispārējās tiesas Reglamenta 27. panta 3. punktu, pareizas tiesvedības interesēs nodeva lietu jaunam tiesnesim referentam, kurš darbojās pirmajā palātā.
- 65 Vēstulē, kas Tiesas kancelejā iesniegta 2016. gada 29. aprīlī, prasītāja sniedza papildu apsvērumus, kas tika iesniegti kā jauni pamati. *Land*, *Ryanair* un Komisija attiecīgi 2016. gada 19., 26. un 29. augustā Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza savus apsvērumus par minētajiem apsvērumiem.
- 66 2016. gada 6. jūnijā procesa organizatorisko pasākumu ietvaros Vispārējā tiesa (pirmā palāta) uzdeva prasītājam rakstveida jautājumu. Prasītāja uz šo jautājumu atbildēja noteiktajā termiņā.
- 67 Mainoties Vispārējās tiesas palātu sastāvam atbilstoši Reglamenta 27. panta 5. punktam, tiesnesis referents tika norīkots darbam ceturtajā palātā, kurai līdz ar to tika iedalīta šī lieta.
- 68 2016. gada 6. oktobrī prasītāja Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza piedāvājumu iesniegt papildu pierādījumus.
- 69 Komisijas, *Land* un *Ryanair* apsvērumi par piedāvājumu iesniegt papildu pierādījumus Vispārējās tiesas kancelejā tika iesniegti attiecīgi 2016. gada 28. oktobrī un 4. un 14. novembrī.
- 70 Vēstulē, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegta 2017. gada 11. aprīlī, prasītāja vēlreiz sniedza papildu apsvērumus, kas tika iesniegti kā jauni pamati. 2017. gada 12. maijā *Land* Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza savus apsvērumus par šiem apsvērumiem. Komisija un *Ryanair* savus apsvērumus par minētajiem apsvērumiem Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza 2017. gada 2. jūnijā.
- 71 2017. gada 26. maijā prasītāja Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza vēl vienu piedāvājumu iesniegt pierādījumus.
- 72 2017. gada 23. jūnijā *Land* un *Ryanair* Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza savus apsvērumus par prasītājas jauno piedāvājumu iesniegt pierādījumus. Komisija savus apsvērumus par minēto piedāvājumu Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza 2017. gada 28. jūnijā.
- 73 2018. gada 15. martā pēc ceturtais palātas priekšlikuma Vispārējā tiesa saskaņā ar Reglamenta 28. pantu nolēma nodot šo lietu izskatīšanai paplašinātā tiesas sastāvā.

- 74 2018. gada 22. maijā procesa organizatorisko pasākumu ietvaros saskaņā ar Reglamenta 89. pantu Vispārējā tiesa (ceturtā palāta paplašinātā sastāvā) uzdeva rakstveida jautājumus prasītājam un Komisijai par pasākumiem *Frankfurt-Hahn* atbalstam un jautājumus visiem lietas dalībniekiem par pasākumiem *Ryanair* atbalstam. Ar procesuālajiem rakstiem, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegti 2018. gada 8. un 21. jūnijā, lietas dalībnieki sniedza atbildes uz minētajiem rakstveida jautājumiem.
- 75 2018. gada 5. jūnijā *Ryanair* lūdza, lai R. k-dzei, vadošajai autorei konsultāciju uzņēmuma *Oxera* ziņojumam, kas tika sagatavots pēc tās lūguma un kas citēts apstrīdētajā lēmumā un lietas dalībnieku iesniegtajos procesuālajos rakstos, tiktu atļauts uzstāties tiesas sēdē, lai atbildētu uz iespējamajiem Vispārējās tiesas jautājumiem, un lai viņai tiktu ļauts izteikties angļu valodā.
- 76 2018. gada 15. un 22. jūnijā prasītāja, Komisija un *Land* iesniedza Vispārējās tiesas kancelejā savus apsvērumus par iepriekš 75. punktā minēto *Ryanair* lūgumu. *Land* atbalstīja šo lūgumu, turpretī citi lietas dalībnieki izteica iebildumus, it īpaši par to, ka R. k-dze izmantotu angļu valodu. Ceturtās palātas priekšsēdētājs nodeva minēto lūgumu izskatīšanai palātā.
- 77 Ar 2018. gada 6. jūlija rīkojumu lietā *Deutsche Lufthansa/Komisija* (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2018:434), R. k-dzei tika atļauts uzstāties tiesas sēdē angļu valodā, klātesot *Ryanair* pārstāvjiem.
- 78 2018. gada 7. jūlijā Komisija Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza tās rakstveida atbildes uz Vispārējās tiesas 2018. gada 22. maijā uzdotajiem jautājumiem kļūdas labojumu.
- 79 Tiesas sēdē, kas notika 2018. gada 9. jūlijā, tika uzklauti pamata lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un viņu atbildes uz jautājumiem, ko uzdeva Vispārējā tiesa. R. k-dze šajā sēdē neuzstājās.
- 80 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- atcelt apstrīdēto lēmumu;
  - piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 81 Komisijas un *Land* prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- prasību noraidīt kā nepieņemamu un katrā ziņā kā nepamatotu;
  - piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 82 Atbildē uz repliku Komisija papildus ir lūgusi no replikas raksta izslēgt atsauces uz iebildumu rakstu, kas sniegts lietā, kurā taisīts 2017. gada 27. aprīļa spriedums *Germanwings/Komisija* (T-375/15, nav publicēts, EU:T:2017:289).
- 83 *Ryanair* prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- prasību noraidīt;
  - piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

#### IV. Juridiskais pamatojums

- 84 Pamatojot savu prasību, prasītāja būtībā izvirza septiņus pamatus, no kuriem pirmais attiecas uz procesuālu kļūdu, otrs un trešais – uz kļūdām faktu vērtējumā, ceturtais – uz acīmredzamām pretrunām apstrīdētajā lēmumā un piektais līdz septītais – uz LESD 107. panta pārkāpumiem. Divos atsevišķos procesuālajos rakstos prasītāja vēl arī ir izvirzījusi apsvērumus, kurus tā norāda kā jaunus pamatus.
- 85 Formāli neizvirzot iebildumu par nepieņemamību, Komisija ir izvirzījusi trīs iebildes par nepieņemamību. Pirmkārt, tā galvenokārt norāda uz prasības pieteikuma nesaskaņotību. Otrkārt, tā pakārtoti atsaucas uz prasītājas intereses celt prasību atcelt apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem *Frankfurt-Hahn* atbalstam, neesamību. Treškārt, arī pakārtoti, tā norāda uz prasītājas *locus standi* neesamību.
- 86 *Land* savukārt norāda uz papildu iebildi par nepieņemamību sakarā ar prasības noilgumu.
- 87 Arī Komisija un personas, kas iestājušās lietā, uzsver, ka prasība katrā ziņā ir nepamatota.
- 88 Prasītāja uzskata, ka prasība ir pieņemama un pamatota. Tā piebilst, pirmkārt, ka *Land* vairs nav ieinteresēta lietas iznākumā un tātad tā ir zaudējusi savu personas, kas iestājusies lietā, statusu, un, otrkārt, ka iebildumu raksts ir nepieņemams.
- 89 Konkrētajā gadījumā Vispārējā tiesa uzskata, ka, pirmkārt, ir izvērtējama iebildumu raksta pieņemamība, otrkārt, tas, vai *Land* joprojām saglabā savu personas, kas iestājusies lietā, statusu, un, treškārt, – prasības pieņemamība. Vienīgi tad, ja prasība būs pieņemama, Vispārējā tiesa, ceturtkārt, lems par tās pamatotību.

#### A. Par iebildumu raksta pieņemamību

- 90 Prasītāja uzskata, ka Komisijas iebildumu raksts, pamatojoties uz to, ka tajā ir iekļauti nesaskaņoti un šā iemesla dēļ nesaprotami apsvērumi, ir nepieņemams kopumā. Proti, šajā rakstā Komisija bez jebkāda acīmredzama iemesla esot atkāpusies no apstrīdētā lēmuma struktūras, mainījusi izvērtējamo elementu secību, patvaļīgi izlaidusi atsevišķu pasākumu vērtējuma elementus un apšaubījusi jau konstatētus faktus. Turklāt minētajā rakstā 2.2.2.1. punkta virsraksts neatbilstot šā punkta saturam.
- 91 Komisija lūdz noraidīt šo iebildi par nepieņemamību.
- 92 Saskaņā ar Reglamenta 81. panta 1. punkta c) apakšpunktu iebildumu rakstā ir jāietver izvirzītie pamati un argumenti. No minētā izriet, ka, lai nodrošinātu tiesisko drošību un pareizu tiesvedības norisi, tāds raksts ir pieņemams vienīgi tad, ja būtiskie faktiskie un tiesiskie apstākļi, ar kuriem tas pamatots, izriet – vismaz kopsavilkuma veidā un tomēr saskaņoti un saprotami – no tā teksta (spriedums, 2014. gada 5. marts, *HP Health Clubs Iberia/ITSB – Shiseido* (“ZENSATIONS”), T-416/12, nav publicēts, EU:T:2014:104, 18. punkts).
- 93 Šajā lietā ir jākonstatē, ka pamati un argumenti, uz kuriem atsaucas Komisija, pietiekami skaidri un precīzi izriet no iebildumu raksta teksta. No šā procesuālā raksta skaidri izriet, ka Komisija, pirmkārt, apstrīd prasības pieņemamību, pamatojot to ar nesaskaņotību prasības pieteikumā, kā arī prasītājas intereses celt prasību un prasītājas *locus standi* neesamību (1. punkts), un, otrkārt, aizstāv apstrīdētā lēmuma pamatotību, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem *Ryanair* atbalstam (2. punkts), pasākumiem *Frankfurt-Hahn* atbalstam (3. punkts), un nodevu cenrāžiem (4. punkts). Pat ja tie izrādītos patiesi, apstākļi, ka Komisija nav ievērojusi apstrīdētā lēmuma struktūru, nav atsaukusies uz visiem faktiem, kurus prasītāja uzskata par būtiskiem, apšaubā jau it kā konstatētus faktus un nav nodrošinājusi

atbilstību starp viena punkta saturu un tā nosaukumu, nekādi nemazina šā izklāsta skaidrību un saskaņotību. Turklāt norādāms, ka replikā prasītāja ir spējusi identificēt izvirzītos argumentus un uz tiem atbildēt.

94 Tātad iebilde par nepieņemamību saistībā ar apgalvoto iebildumu raksta nesaskaņotību ir jānoraida.

## B. Par *Land* iestāšanos lietā

95 Atbildot uz Vispārējās tiesas uzdotajiem rakstiskajiem jautājumiem procesa organizatorisko pasākumu ietvaros un Vispārējās tiesas mutiskajiem jautājumiem tiesas sēdē, prasītāja ir norādījusi, ka *Land* vairs nav tiešas un pastāvošas intereses lietas risinājumā, jo tā 2017. gada vasarā pēc 2016. gada 26. februāra rīkojuma *Deutsche Lufthansa*/Komisija (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2016:126), ar kuru Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs tai atļāva iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam, pieņemšanas esot pārdevusi savas daļas *FFHG*. Tātad *Land* esot zaudējusi savu personas, kas iestājusies lietā, statusu.

96 Komisija un personas, kas iestājušās lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.

97 Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 40. panta otro daļu, kas atbilstoši minēto statūtu 53. panta pirmajai daļai ir piemērojama tiesvedībā Vispārējā tiesā, ikvienai personai ir tiesības iestāties lietā (izņemot lietās starp dalībvalstīm, lietās starp Savienības iestādēm vai lietās starp dalībvalstīm, no vienas puses, un Savienības iestādēm, no otras puses), ja tā var pierādīt savu ieinteresētību attiecībā uz lietas iznākumu. Ieinteresētība attiecībā uz lietas iznākumu Tiesas statūtu 40. panta izpratnē ir tieša un pastāvoša interese par pašu prasījumu apmierināšanu, kuru atbalstam ir iesniegts pieteikums par iestāšanos lietā (rīkojums, 2006. gada 10. janvāris, *Diputación Foral de Álava* un *Gobierno Vasco* /Komisija, T-227/01, EU:T:2006:3, 4. un 15. punkts). Šai pastāvošajai interesei ir jāsiglabājas līdz pat lietas izskatīšanas pabeigšanai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 13. septembris, *Griekija u.c./Komisija*, T-415/05, T-416/05 un T-423/05, EU:T:2010:386, 64. un 65. punkts).

98 No minētā izriet, ka atļauja *Land* iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam ar 2016. gada 26. februāra rīkojumu *Deutsche Lufthansa*/Komisija (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2016:126) neizslēdz, ka nolēmuma pieņemšanas stadijā no jauna tiek izvērtēta tās iestāšanās lietā pieņemamība (šajā ziņā skat. spriedumu, 1999. gada 8. jūlijs, *Hüls*/Komisija, C-199/92 P, EU:C:1999:358, 52. punkts).

99 Šajā lietā jāatzīmē, ka 2016. gada 26. februāra rīkojuma *Deutsche Lufthansa*/Komisija (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2016:126) 13. punktā Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs, protams, ir norādījis, ka *Land* ir viena no “galvenajiem *FFHG* akcionāriem”.

100 Tomēr ir jāatgādina, ka saistībā ar prasību atcelt tiesību aktu, kas vērsta pret lēmumu, kurā Komisija noteiktus valsts administratīvi teritoriālas vienības veiktus pasākumus atzīst par tādiem, kas nav uzskatāmi par valsts atbalstu, vai atzīst tos par saderīgiem ar iekšējo tirgu, valsts administratīvi teritoriālajai vienībai, kas veikusi šos pasākumus, ir pamatota ieinteresētība attiecībā uz lietas iznākumu Tiesas statūtu 40. panta izpratnē. Proti, Vispārējās tiesas spriedums tādā lietā var kļūst par šaubas par šo pasākumu kvalifikāciju un tātad radīt juridiskas sekas, kas var ietekmēt pašas šo pasākumu iniciatores, valsts administratīvi teritoriālās vienības, intereses, it īpaši, radot šaubas par tās spēju īstenot savas kompetences veidā, ko tā uzskata par piemērotu (rīkojums, 2015. gada 4. februāris, *Grandi Navi Veloci*/Komisija, T-506/14, nav publicēts, EU:T:2015:102, 12.–15. punkts).

101 2016. gada 26. februāra rīkojuma *Deutsche Lufthansa*/Komisija (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2016:126) 13. punktā Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs ir secinājis, ka *Land* ir pamatojusi interesi lietas risinājumā, it īpaši, pamatojot to ar tādas administratīvi teritoriālas vienības,

kāda ir *Land*, interesi iestāties lietā, kas attiecas uz tāda lēmuma likumību, ar kuru par saderīgu ar iekšējo tirgu atzīti vairāki pasākumi, kurus tā ir atbalstījusi ne tikai kā *FFHG* akcionāre, bet arī, piešķirot dotācijas.

- 102 Turklāt 2016. gada 26. februāra rīkojuma *Deutsche Lufthansa/Komisija* (T-492/15, nav publicēts, EU:T:2016:126) 14. punktā, secinot, ka *Land* ir interese lietas risinājumā, sestās palātas priekšsēdētājs ir norādījis arī, ka ir ņemams vērā, ka apstrīdētā lēmuma atcelšana varētu apdraudēt *Land* kopš 1990. gadiem īstenotos centienus izveidot lidostu, kas atslogotu Frankfurtes pie Mainas lidostu, un attīstīt Hunsrikas [*Hunsrück*] reģionu Vācijā.
- 103 Šādos apstākļos ir jāsecina, ka *Land* saglabājas interese lietas risinājumā, un tādējādi tā, pārdodot savas daļas *FFHG*, nav zaudējusi savu personas, kas iestājusies lietā, statusu.

### C. Par prasības pieņemamību

#### 1. Par nesaskaņotību prasības pieteikumā

- 104 Savā iebildumu rakstā Komisija, kuru atbalsta *Ryanair*, norāda, ka prasība neatbilstot Reglamenta 76. panta d) punktā paredzētajām formas prasībām. Proti, Komisijas ieskatā prasības pieteikumā nav saskanīgi izvērsti izvirzītie pamati. No vienas puses, prasības pieteikuma daļā, kurā šie pamati ir aprakstīti, esot runa tikai par privātā ieguldītāja kritērija piemērošanu un turpinājumā tikai daļēji ir notikusi pievēršanās problēmām, kuras izriet no apstrīdētā lēmuma un kas ir aprakstītas minētā prasības pieteikuma iepriekšējās iedaļās. Tātad minētie pamati attiecoties vienīgi uz apstrīdētā lēmuma 2. pantu, saskaņā ar kuru Komisija, piemērojot privātā ieguldītāja kritēriju, ir izslēgusi valsts atbalsta esamību attiecībā uz *Ryanair*.
- 105 No otras puses, prasības pieteikuma daļa, kurā ir aprakstīti izvirzītie pamati, neesot nedz saskaņota, nedz saprotama, jo tā attiecoties uz apgalvoti kļūdainu faktu konstatējumu un apgalvoti kļūdainu to vērtējumu saistībā ar privātā ieguldītāja kritērija piemērošanu. Proti, šajā daļā ietvertais izklāsts aprobežojoties ar vienkāršu vispārīgu apgalvojumu bez jebkādiem citiem paskaidrojumiem kā vien vispārēju atsauci uz pārējo prasības pieteikumu.
- 106 Prasītāja lūdz noraidīt šo iebildi par nepieņemamību.
- 107 Jāatgādina, ka saskaņā ar Reglamenta 76. panta d) punktu ikvienā prasības pieteikumā ir jānorāda strīda priekšmets, izvirzītie pamati un argumenti, kā arī minēto pamatu kopsavilkums. Neatkarīgi no jebkādiem jautājumiem par terminoloģiju šai norādei ir jābūt pietiekami skaidrai un precīzai, lai atbildētājs varētu sagatavot savu aizstāvību un Vispārējā tiesa lemt par prasību – attiecīgā gadījumā bez citas informācijas tās pamatojumam. Lai garantētu tiesisko noteiktību un pareizu tiesvedību, prasības pieņemamības priekšnoteikums no Reglamenta 76. panta d) punkta viedokļa ir tāds, lai norādītie būtiskie faktiskie un juridiskie apstākļi, ar kuriem tā ir pamatota, vismaz kopsavilkuma veidā, taču saskanīgi un saprotami izrietētu no paša prasības pieteikuma (skat. spriedumus, 2016. gada 12. maijs, *Itālija/Komisija*, T-384/14, EU:T:2016:298, 38. punkts (nav publicēts) un tajā minētā judikatūra, un 2017. gada 27. aprīlis, *Germanwings/Komisija*, T-375/15, nav publicēts, EU:T:2017:289, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 108 Šajā lietā ir jākonstatē, ka prasības pieteikums ir iesniegts, izmantojot nestandarta struktūru. Proti, prasības pieteikumā ir ietverts tiesvedības priekšvēstures un prasības priekšmeta izklāsts (1. punkts), atsevišķu izvirzīto pamatu kopsavilkums (2. punkts), detalizēts visu izvirzīto pamatu izklāsts (3.–9. punkts), aspekts attiecībā uz prasības pieņemamību (10. punkts), kā arī īsi apsvērumi par “prasības pamatotību” (11. punkts).



- 109 Tomēr no prasības pieteikuma pietiekami skaidri izriet, ka prasītāja lūdz atcelt apstrīdēto lēmumu pilnībā un šā lūguma pamatojumam izvirza septiņus atsevišķus pamatus. Pretēji tam, kā varētu domāt, spriežot pēc tās nosaukuma, sadaļas “Prasības pamatotība” mērķis nav visaptveroši un izsmeljoši izklāstīt visus prasības pamatus. Gluži pretēji, šajā sadaļā būtībā tikai tiek atgādināts, ka atsevišķi no izvirzītajiem pamatiem ietilpst pārbaudes Vispārējā tiesā apjomā.
- 110 Būtu jānorāda arī uz to, kā to atzīmē prasītāja, ka Komisija savā iebildumu rakstā ir identificējusi šajā lietā izvirzītos pamatus un detalizēti atspēkojusi katru no tiem.
- 111 No minētā izriet, ka prasības pamati un iebildumi no prasības pieteikuma izriet pietiekami skaidri, precīzi un saskanīgi, lai Komisija varētu sagatavot savu aizstāvību un Vispārējā tiesa lemt par prasību.
- 112 Šajos apstākļos iebilde par nepieņemamību, kas pamatota ar iespējamu apgalvoto prasības pieteikuma nesaskaņotību, ir noraidāma.

## 2. Par prasītājas locus standi neesamību

- 113 Komisija, kuru atbalsta personas, kas iestājušās lietā, pakārtoti norāda, ka prasītājai nav *locus standi* saskaņā ar LESD 263. panta ceturto daļu. Šīs iebildes par nepieņemamību pamatojumam Komisija izvirza divus argumentus, kas attiecas, pirmkārt, uz prasītājas tieša un individuāla skāruma neesamību un, otrkārt, uz apstrīdētā lēmuma reglamentējoša rakstura neesamību.
- 114 Atbilstoši LESD 263. panta ceturtajai daļai jebkura fiziska vai juridiska persona, pastāvot šīs tiesību normas pirmajā un otrajā daļā minētajiem nosacījumiem, var celt prasību par tiesību aktu, kas adresēts šai personai vai kas viņu skar tieši un individuāli, un par reglamentējošu aktu, kas viņu skar tieši, bet nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem.
- 115 Tādējādi LESD 263. panta ceturtajā daļā tiek nošķirti trīs gadījumi, kādos fiziskās vai juridiskās personas celta prasība atcelt tiesību aktu var tikt atzīta par pieņemamu, un, lai varētu paust nostāju par apskatāmo iebildi, ir jāpārbauda, vai kāds no tiem ir īstenojies šajā lietā.
- 116 Vispirms jākonstatē, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 4. panta, ka šā lēmuma vienīgais adresāts ir Vācijas Federatīvā Republika, nevis prasītāja. Tas tā ir tādēļ, ka valsts atbalsta kontroles procedūra, ņemot vērā tās vispārējo struktūru, ir procedūra, kas tiek uzsākta pret dalībvalsti, kura ir atbildīga par atbalsta piešķiršanu (spriedumi, 2011. gada 24. marts, *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt* /Komisija, T-443/08 un T-455/08, EU:T:2011:117, 50. punkts, un 2015. gada 12. novembris, *HSH Investment Holdings Coinvest-C* un *HSH Investment Holdings FSO*/Komisija, T-499/12, EU:T:2015:840, 28. punkts). Tātad izskatāmā prasība nevar tikt atzīta par nepieņemamu, pamatojoties uz LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto pirmo gadījumu.
- 117 Šādos apstākļos izskatāmā prasība var tikt atzīta par pieņemamu atbilstoši LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajam otrajam un trešajam gadījumam vienīgi tad, ja, pirmkārt, apstrīdētais lēmums prasītāju skar tieši un individuāli vai, otrkārt, ja apstrīdētais lēmums to tieši ietekmē, un ja šis pēdējais ir normatīva rakstura akts, kas nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem (šajā ziņā skat. spriedumus, 2013. gada 19. decembris, *Telefónica*/Komisija, C-274/12 P, EU:C:2013:852, 19. punkts; 2014. gada 27. februāris, *Stichting Woonpunt* u.c./Komisija, C-132/12 P, EU:C:2014:100, 44. punkts, un 2015. gada 17. septembris, *Mory* u.c./Komisija, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 59. punkts).
- 118 Šajā lietā ir jāpārbauda, vai, ņemot vērā LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro un trešo gadījumu, prasītājas *locus standi* attiecībā uz apstrīdēto lēmumu kā tās attiecas uz, pirmkārt, pasākumiem *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam (skat. tālāk 119.–187. punktu) un, otrkārt, lidostas maksu cenrāžiem (skat. tālāk 188.–212. punktu).

**a) Par prasītājas locus standi attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem Frankfurt-Hahn un Ryanair atbalstam**

119 Komisija uzskata, ka prasītājai attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam, nav *locus standi* ne LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajā otrajā, ne šajā tiesību normā paredzētajā trešajā gadījumā.

120 Šajā lietā Vispārējā tiesa uzskata, ka secīgi ir izvērtējami abi iepriekš 119. punktā minētie gadījumi.

*1) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro gadījumu*

121 Komisija uzskata, ka prasītāja nav pierādījusi, ka to tieši un individuāli skar pasākumi, pirmkārt, *Frankfurt-Hahn* atbalstam un, otrkārt, *Ryanair* atbalstam.

122 Pirmkārt, Komisija atgādina, ka apstrīdētā lēmuma 1. pants attiecas uz pasākumu *Frankfurt-Hahn* atbalstam saskaņošanu. Taču prasītāja, kas nav lidostas operators, neesot paskaidrojusi, kā tādi pasākumi to skarot kā lidsabiedrību.

123 Prasītāja uzskata, ka tās konkurente *Ryanair* ir guvusi labumu no lielas daļas atbalsta pasākumu attiecināšanas uz *Frankfurt-Hahn*, bet to Komisija un personas, kuras iestājušās lietā, apstrīd. Savos procesuālajos rakstos, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegti 2016. gada 29. aprīlī, prasītāja šajā ziņā norāda divus papildu apsvērumus, ko tā iesniegusi kā jaunus pamatus un kurus Komisija un personas, kas iestājušās lietā, uzskata par nepieņemamiem.

124 Otrkārt, Komisija, kuru atbalsta personas, kas iestājušās lietā, norāda, ka prasītāja tā arī nav pierādījusi, ka to tieši un individuāli skartu apstrīdētais lēmums, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem *Ryanair* atbalstam. No vienas puses, konkurences attiecību esamība ar atbalsta saņēmēju pati par sevi neesot pietiekama, lai pierādītu, ka apstrīdētais lēmums prasītāju ietekmē tieši. No otras puses, pamatojot tās individuālo skārumu, savā prasības pieteikumā prasītāja esot aprobežojusies ar norādi uz to, ka tā Komisijai ir iesniegusi sūdzību par valsts atbalstu, bet ar šo apstākli nevarot būt pietiekami, lai pierādītu, ka apstrīdētais lēmums prasītāju skar individuāli.

125 *Land* piebilst, ka, lai pierādītu tās individuālo skārumu, prasītāja nevarot vienīgi atsaukties uz iespējamu konkurences attiecību ar valsts atbalsta saņēmēju pastāvēšanu. Prasītājai esot jāpierāda, ka pastāv īpašas konkurences attiecības, kas to ļauj nošķirt no parastiem apgalvotā atbalsta saņēmēja konkurentiem. Šajā lietā prasītāja cita starpā esot varējusi sniegt konkrētus pierādījumus par to, ka apgalvoto atbalstu *Ryanair* sistemātiski ir izmantojusi, lai konkrētos prasītājas apkalpotajos lidojumu maršrutos, kuros tā līdz tam darbojusies rentabli, varētu piedāvāt agresīvas cenas, kas vidējā termiņā vai ilgtermiņā samazinātu tās peļņu tiktāl, ka tiktu apdraudēta tās pastāvēšana. Tomēr prasītāja tā arī neesot izpildījusi savu pierādīšanas pienākumu šajā ziņā. Tā pat neesot norādījusi konkrētos tirgus. Turklāt konkrētos lidojumu maršrutos esot apkalpojuši daudzi konkurenti, un tas saskaņā ar judikatūru mazinot aplūkojamo pasākumu ietekmi tādā mērā, ka principā tiek izslēgta jebkāda būtiska ietekme uz prasītājas stāvokli tirgū.

126 Prasītāja apstrīd Komisijas un *Land* argumentāciju. Prasītāja, pirmkārt, norāda uz savu sūdzības iesniedzējas statusu un līdz ar to – uz savu ieinteresētās personas statusu Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus [LESD 108.] panta piemērošanai (OV 1999, L 83, 1. lpp.), izpratnē, kam esot sevišķi būtiska nozīme, otrkārt, uz to, ka tās *locus standi* tiesvedībā Vācijas tiesās, kurā tā ir iesaistīta kopš 2006. gada un kas attiecoties uz *Ryanair* piešķirto valsts atbalstu, līdz šim vēl vispār nav ticis apšaubīts, un, treškārt, uz to, ka tieša un netieša *FFHG* veiktā *Ryanair* finansēšana būtiski ietekmē konkurenci un tād ar viņu. Pamatojot šo pēdējo argumentu, prasītāja ir iesniegusi divus jaunus dokumentus, proti, izvilkumus no Komisijas Lēmuma (ES) 2016/2069 (2014. gada 1. oktobris) par pasākumiem SA.14093 (C 76/2002), ko Beļģija īstenojusi

par labu *Brussels South Charleroi Airport* un *Ryanair* (OV 2016, L 325, 63. lpp.) (K 83. pielikums), un *Ryanair* paziņojumu preseī 2017. gada martā (K 84. pielikums). Ceturtkārt, prasītāja uzskata, ka *Land* arguments par to, ka nav pierādījumu par īpašām konkurences attiecībām starp to un *Ryanair*, ir nepieņemams, jo Komisija tādu nav norādījusi.

127 Šajā lietā Vispārējā tiesa uzskata, ka, pirms noskaidrot, vai prasītāja ir pierādījusi, ka to tieši un individuāli ir skāris apstrīdētais lēmums, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam, ir jālemj par to, vai ir pieņemami, pirmkārt, K 83. un K 84. pielikums un, otrkārt, *Land* argumentācija par to, ka nepastāv būtiska ietekme uz prasītājas stāvokli tirgū.

*i) Par K 83. un K 84. pielikuma pieņemamību*

128 Komisija, kuru atbalsta personas, kas iestājušās lietā, būtībā atgādina, ka laikā pēc tiesvedības rakstveida daļas pabeigšanas un pirms tiesvedības mutvārdu daļas jaunos pierādījumus iesniegt drīkst tikai ar nosacījumu, ka kavēšanās ar to iesniegšanu ir attaisnota. Taču prasītāja nekādi neesot attaisnojusi šo jauno pierādījumu iesniegšanu pēc abām procesuālo rakstu apmaiņām.

129 Saskaņā ar Reglamenta 85. panta 3. punktu “puses izņēmuma kārtā var sniegt papildu pierādījumus vai izteikt pierādījumu piedāvājumus pirms tiesvedības mutvārdu daļas pabeigšanas vai pirms Vispārējās tiesas lēmuma izlemt lietu bez tiesvedības mutvārdu daļas ar nosacījumu, ka kavēšanās šo ziņu iesniegšanā ir attaisnota”.

130 Tomēr jāatzīmē, pirmkārt, ka tādi dokumenti kā izvilkumi no Lēmuma 2016/2069, uz kuriem atsauca prasītāja, atspoguļo Komisijas lēmumpieņemšanas praksi un līdz ar to tie nav uzskatāmi par pierādījumu kā tādu, tostarp Reglamenta 85. panta izpratnē. Lietas dalībniekam ir tiesības atsaukties uz šo praksi Vispārējā tiesā, tostarp – kā tas ir šajā gadījumā –, kad tā secīgi laikā seko pēc procedūras Komisijā (šajā ziņā skat. spriedumus, 2017. gada 9. februāris, *International Gaming Projects/EUIPO – adp Gauselmann* (“TRIPLE EVOLUTION”), T-82/16, nav publicēts, EU:T:2017:66, 17. un 19. punkts, un 2017. gada 26. oktobris, *Alpirsbacher Klosterbräu Glauner/EUIPO* (“Klosterstoff”), T-844/16, EU:T:2017:759, 57. punkts).

131 Otrkārt, jāatzīmē, ka piedāvājuma iesniegt pierādījumus novēlota iesniegšana Reglamenta 85. panta izpratnē izņēmuma gadījumos ir attaisnojama, ja lietas dalībnieks, kas tādu piedāvājumu iesniedz, tos ir ieguvis tikai pēc tiesvedības rakstveida daļas pabeigšanas.

132 Līdz ar to ir jākonstatē, ka *Ryanair* paziņojums preseī, kas iekļauts K 84. pielikumā, secīgi laikā ir vēlāks par replikas raksta iesniegšanu, kas notika 2016. gada 5. februārī. Tātad tā kā jauna pierādījuma iesniegšana ar 2017. gada 26. maija procesuālo rakstu izņēmuma kārtā ir attaisnojama.

133 Līdz ar to K 83. un K 84. pielikums ir jāatzīst par pieņemamiem.

*ii) Par Land argumenta, ka netiek būtiski ietekmēts prasītājas stāvoklis tirgū, pieņemamību*

134 Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 40. panta ceturto daļu un Reglamenta 142. pantu ar iestāšanos lietā drīkst tikai pilnībā vai daļēji atbalstīt vienas puses prasījumus. Saskaņā ar judikatūru persona, kas iestājusies lietā, ir tiesīga sniegt argumentus, kas atšķiras no tiem, ko iesniedzis lietas dalībnieks, kuru šī persona atbalsta, ar nosacījumu, ka šie argumenti nedrīkst mainīt strīda ietvarus un ka iestāšanās lietā mērķis joprojām ir atbalstīt konkrētā lietas dalībnieka prasījumus (spriedumi, 1995. gada 8. jūnijs, *Siemens/Komisija*, T-459/93, EU:T:1995:100, 21. punkts, un 2005. gada 13. aprīlis, *Verein für Konsumenteninformation/Komisija*, T-2/03, EU:T:2005:125, 52. punkts).

135 Šajā ziņā jāatgādina, ka LESD 263. panta ceturtajā daļā ietvertā prasība par individuālu skaršanu cita starpā ir izpildīta, ja prasītājs pierāda, ka atbalsts, kas ir attiecīgā lēmuma priekšmets, ir būtiski ietekmējis tā stāvokli tirgū (spriedumi, 2005. gada 13. decembris, Komisija/*Aktionsgemeinschaft Recht und Eigentum*, C-78/03 P, EU:C:2005:761, 37. punkts, un 2008. gada 22. decembris, *British Aggregates* /Komisija, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 30. punkts). Jau kopš iebildumu raksta Komisija saistībā ar savu iebildi par nepieņemamību, kas pamatota ar prasītājas *locus standi* neesamību, uzskata, ka prasītāja nav pierādījusi, ka apstrīdētais lēmums to ir skāris individuāli.

136 No minētā izriet, ka *Land* argumentācija par to, ka prasītājas stāvoklis tirgū būtiski nav ietekmēts, ir cieši saistīta ar Komisijas tās iebildumu rakstā izvirzītajiem argumentiem saistībā ar prasītājas individuāla skārums neesamību un tādējādi ar Komisijas iebildi par nepieņemamību, kas pamatota ar prasītājas *locus standi* neesamību. Līdz ar to nevar uzskatīt ne, ka šī argumentācija maina strīda ietvarus, ne, ka iestāšanās lietā mērķis vairs nav Komisijas prasījumu atbalsts.

137 Līdz ar to ir jāsecina, ka *Land* argumentācija par būtiskas ietekmes uz prasītājas stāvokli tirgū neesamību ir pieņemama.

### iii) Par prasītājas tiešu un individuālu skārums

138 Prasība atcelt tiesību aktu saskaņā ar LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro gadījumu ir pieņemama vienīgi tad, ja prasītāju tieši un individuāli skar apstrīdētais lēmums. Apstrīdētā lēmuma tieša skārums un individuāla skārums nosacījumi ir kumulatīvi (šajā ziņā skat. rīkojumu, 2014. gada 11. novembris, *Nguyen*/Parlaments un Padome, T-20/14, EU:T:2014:955, 55. punkts, un spriedumu, 2018. gada 16. maijs, *Netflix International* un *Netflix*/Komisija, T-818/16, nav publicēts, EU:T:2018:274, 70. punkts). Tātad ir pietiekami ar vienu no šiem nosacījumiem iztrūkumu, lai secinātu, ka prasību nevar atzīt par pieņemamu saskaņā ar LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro gadījumu.

139 Šajā lietā Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu vispirms izvērtēt nosacījumu par individuālu skārums.

140 Šajā ziņā ir svarīgi atgādināt, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru citas personas, kas nav lēmuma adresāti, var tikt uzskatītas par individuāli skartām tikai tad, ja šis lēmums tās skar dažu tām specifisku īpašību dēļ vai kādas faktiskas situācijas dēļ, kura tās raksturo attiecībā pret jebkuru citu personu, un tādēļ tās individuāli izceļ līdzīgi šā lēmuma adresātam (spriedumi, 1963. gada 15. jūlijs, *Plaumann*/Komisija, 25/62, EU:C:1963:17, 223. lpp.; 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c.*/Komisija, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 93. punkts, un 2016. gada 12. maijs, *Hamr – Sport*/Komisija, T-693/14, nav publicēts, EU:T:2016:292, 32. punkts).

141 Valsts atbalsta jomā ir atzīts, ka Komisijas lēmums par, pamatojoties uz LESD 108. panta 2. punktu, uzsāktas formālās izmeklēšanas procedūras izbeigšanu individuāli skar ne tikai uzņēmumu, kurš ir saņēmis atbalstu, bet arī ar to konkurējošos uzņēmumus, kas aktīvi līdzdarbojušies šajā procedūrā, ja atbalsta pasākums, kas ir apstrīdētā lēmuma priekšmets, būtiski ietekmē to stāvokli tirgū (spriedumi, 1986. gada 28. janvāris, *Cofaz u.c.*/Komisija, 169/84, EU:C:1986:42, 25. punkts; 2007. gada 22. novembris, *Sniace*/Komisija, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 55. punkts, un 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c.*/Komisija, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 98. punkts).

142 Šajā lietā prasītāja nav pasākumu *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam labuma guvēja. Tomēr tā ir iesniegusi sūdzību Komisijā un ir sniegusi savus apsvērumus oficiālās izmeklēšanas procedūras ietvaros. Konkrētāk, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka prasītāja Komisijai ir iesniegusi detalizētu informāciju un piezīmes par 2008. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu, kā arī apsvērumus attiecībā uz 2014. gada pamatnostādņu piemērošanu šajā lietā. Tādējādi ir jāsecina, ka prasītājai ir bijusi aktīva loma administratīvā procesa norisē, un to Komisija turklāt neapstrīd.



- 143 Tomēr ir jāatzīmē, kā to dara arī Komisija, ka vienīgi prasītājas dalība administratīvajā procesā pati par sevi nav pamats secināt, ka apstrīdētais lēmums to skar individuāli (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2007. gada 22. novembris, *Sniace/Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 60. punkts, un rīkojumu, 2016. gada 26. septembris, *Greenpeace Energy u.c./Komisija*, T-382/15, nav publicēts, EU:T:2016:589, 39. punkts), pat ja, kā tas ir šajā lietā, tai šajā administratīvajā procesā ir bijusi svarīga loma, konkrēti, iesniedzot apstrīdētā lēmuma pamatā esošo sūdzību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 9. jūlijs, *3F/Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 94. un 95. punkts). Prasītājai katrā ziņā ir jāpierāda, ka apstrīdētā lēmuma pamatā esošais pasākums varēja būtiski ietekmēt tās stāvokli tirgū (šajā ziņā skat. spriedumu, 2007. gada 22. novembris, *Sniace/Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 60. punkts, un rīkojumu, 2012. gada 26. janvāris, *Mojo Concerts un Amsterdam Music Dome Exploitatie/Komisija*, T-90/09, nav publicēts, EU:T:2012:30, 33. punkts).
- 144 Šādos apstākļos ir jāizvērtē, vai pasākumi *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam varēja būtiski ietekmēt prasītājas konkurētspēju konkrētajā tirgū vai tirgos.
- 145 Šajā ziņā svarīgi ir uzsvērt, ka ar to apstākli vien, ka kāds tiesību akts var zināmā mērā ietekmēt konkurences attiecības, kādas pastāv konkrētajā tirgū, un ka attiecīgais uzņēmums zināmā mērā konkurē ar šā tiesību akta adresātu, katrā ziņā nebūtu pietiekami, lai varētu uzskatīt, ka šis tiesību akts minēto uzņēmumu ir skāris individuāli. Tādējādi uzņēmums nevar atsaukties tikai uz savu kā konkurenta statusu attiecībā pret atbalstu saņēmušo uzņēmumu (spriedumi, 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c./Komisija*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, 99. un 100. punkts, un 2014. gada 26. septembris, *Dansk Automat Brancheforening/Komisija*, T-601/11, EU:T:2014:839, 41. punkts).
- 146 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru prasītājam, kuram ir pierādīšanas pienākums (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2016. gada 26. septembris, *Greenpeace Energy u.c./Komisija*, T-382/15, nav publicēts, EU:T:2016:589, 68. punkts), ir jāiesniedz informācija, lai pierādītu savu īpašo konkurences situāciju (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2004. gada 27. maijs, *Deutsche Post un DHL/Komisija*, T-358/02, EU:T:2004:159, 38. punkts, un spriedumu, 2009. gada 10. februāris, *Deutsche Post un DHL International/Komisija*, T-388/03, EU:T:2009:30, 49. un 51. punkts).
- 147 Protams, ņemot vērā Savienības tiesu īstenotās pārbaudes tiesā apjomu, tām pieņemamības izvērtēšanas stadijā nav jāpieņem galīgs nolēmums par konkurences attiecībām starp prasītāju un, iespējams, konkrēto atbalsta saņēmušo uzņēmumu. Tomēr prasītājam ir pienācīgi jānorāda iemesli, kuru dēļ Komisijas lēmums var skart tā likumīgās intereses, būtiski ietekmējot tā stāvokli konkrētajā tirgū (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1986. gada 28. janvāris, *Cofaz u.c./Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 28. punkts, un rīkojumu, 2016. gada 26. septembris, *Greenpeace Energy u.c./Komisija*, T-382/15, nav publicēts, EU:T:2016:589, 44. punkts). Šajā nolūkā prasītājam ir jāpierāda, cik būtiski tiek ietekmēts tā stāvoklis tirgū (rīkojums, 2004. gada 27. maijs, *Deutsche Post un DHL/Komisija*, T-358/02, EU:T:2004:159, 37. punkts).
- 148 Šāda konkurences stāvokļa ietekme ne vienmēr ir izsecināma no tādiem apstākļiem kā būtisks apgrozījuma samazinājums, ievērojami finansiāli zaudējumi vai arī nozīmīga tirgus daļas samazināšanās pēc attiecīgā atbalsta piešķiršanas. Valsts atbalsta piešķiršana var ietekmēt saimnieciskās darbības subjekta konkurences situāciju arī citādi, tostarp radot negūto peļņu vai nelabvēlīgāku attīstību par to, kāda būtu sagaidāma šāda atbalsta neesamības gadījumā. Tāpat tādas ietekmes apmērs var būt dažāds atkarībā no daudziem apstākļiem, kā, piemēram, konkrētā tirgus struktūras vai attiecīgā atbalsta rakstura. Būtiska ietekme uz konkurenta stāvokli tirgū līdz ar to nevar tikt pierādīta tikai ar atsevišķu apstākļu esamību, kas liecina par tā komerciālo vai finansiālo rādītāju pasliktināšanos (spriedumi, 2007. gada 22. novembris, *Spānija/Lenzing*, C-525/04 P, EU:C:2007:698, 34. un 35. punkts; 2008. gada 22. decembris, *British Aggregates/Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 53. punkts, un 2014. gada 26. septembris, *Dansk Automat Brancheforening/Komisija*, T-601/11, EU:T:2014:839, 42. punkts).



- 149 Šāda rakstura ietekmes pierādīšana nav arī tieši atkarīga no atbalsta apmēra. Tā ir atkarīga no ietekmes, kādu šis atbalsts var atstāt uz prasītāja stāvokli konkrētajā tirgū, būtiskuma, un tātad līdzīga apmēra atbalstiem, ņemot vērā tādus kritērijus kā tirgus lielums, atbalsta īpašais raksturs, laikposma, uz kādu tas ticis piešķirts, ilgums, prasītāju ietekmējošās darbības galvenais vai pakārtotais raksturs un tās iespējas apiet atbalsta negatīvo ietekmi, tā var būt atšķirīga. Tādējādi, novērtējot, cik šāda ietekme ir būtiska, no prasītājas tostarp tiek prasīts, lai tā definētu konkrēto tirgu un sniegtu Vispārējai tiesai pamatinformāciju par šā tirgus struktūru. Konkrēti šeit var būt runa par informāciju, cik konkurentu darbojas minētajā tirgū, informāciju par to tirgus daļām un to iespējamajām izmaiņām kopš konkrēto pasākumu īstenošanas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 12. jūnijs, *Sarc/Komisija*, T-488/11, nav publicēts, EU:T:2014:497, 36., 37. un 43. punkts).
- 150 Tomēr prasības pieteikumā un replikas rakstā prasītāja nav ne definējusi tirgu vai tirgus, kuros, kā tā uzskata, ir tikusi ietekmēta tās konkurētspēja, ne *a fortiori* sniegusi kaut mazāko informāciju par šā tirgus vai šo tirgu apmēru, struktūru un stāvokli, kāds tai, *Ryanair* un citiem iespējamajiem konkurentiem šajā vai šajos tirgos ir bijis attiecīgajā laikposmā. Arī savos apsvērumos par *Land* iestāšanās lietā rakstu prasītāja nedefinē konkrēto tirgu vai tirgus, bet vienīgi apgalvo, ka “O & D” metode, uz kuru atsaucas *Land* un kas izpaužas tā, ka konkrētajā tirgū tiek iekļauti visi savstarpēji aizvietojamie operatori konkrētā lidojumu maršrutā, nav piemērojama valsts atbalsta jomā. Prasītāja, protams, rosina, ka ir nepieciešams “ņemt vērā visa *Ryanair* starptautiskā tīkla izplešanos kopumā”. Tomēr tā neiezīmē tā iespējamā tirgus robežas, kura ietvaros varētu tikt novērtēta šādas izplešanās ietekme uz tās konkurētspēju.
- 151 Tomēr prasītāja piebilst, ka konkrētie pasākumi to skar individuāli pat tad, ja “O & D” metode būtu izmantojama. It īpaši prasītāja norāda, ka konkrētie pasākumi ir ļāvuši *Ryanair* arvien vairāk pārcelt savu darbību uz tādām lielākām lidostām kā Frankfurtes pie Mainas, Hamburgas (Vācija), Ķelnes/Bonnas (Vācija) un Nirnbergas (Vācija) lidostas. Taču konkurence starp lidojumu maršrutiem “šaurā nozīmē” norisinoties tieši šajās lielajās lidostās. No Frankfurtes pie Mainas lidostas *Ryanair* apkalpojot sešpadsmit tādus lidojumu maršrutus, kurus no šīs lidostas apkalpo arī prasītāja. Pamatojot savu argumentāciju, prasītāja atsaucas uz K 83. un K 84. pielikumu, kuros attiecīgi ir ietverti izvilkumi no Lēmuma 2016/2069 un *Ryanair* paziņojums presei 2017. gada martā (skat. iepriekš 128.–133. punktu).
- 152 Tiesas sēdē prasītāja norādīja arī uz iespējamu pārklāšanos lidojumu maršrutā starp pilsētu pāri Frankfurte–Boloņa, kuru tā apkalpo no Frankfurtes pie Mainas lidostas, bet *Ryanair* – no Frankfurtes Hānas lidostas.
- 153 Šajā ziņā, pirmkārt, ir jāatgādina, ka principā personai, kura apgalvo faktus prasījuma pamatojumam, ir jāsniedz pierādījumi par to patiesumu (rikojums, 2008. gada 25. janvāris, *Provincia di Ascoli Piceno un Comune di Monte Urano/Apache Footwear u.c.*, C-464/07 P(I), nav publicēts, EU:C:2008:49, 9. punkts; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 2001. gada 6. marts, *Connolly/Komisija*, C-274/99 P, EU:C:2001:127, 113. punkts). Taču šajā lietā prasītāja nav iesniegusi nekādus pierādījumus, kas pierādītu, ka pastāv tās norādītā pārklāšanās. Prasītāja arī nav iesniegusi pierādījumus, kas ļautu secināt, ka pastāv cēloņsakarība starp pasākumiem *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam un *Ryanair* darbības pārvietošanu uz lielām lidostām.
- 154 Otrkārt, pat pieņemot, ka pastāv prasītājas piesauktā pārklāšanās un ka lidojumu maršrutus, kuros tā izpaužas, var uzskatīt par konkrētajiem tirgiem, būtu jākonstatē, ka prasītāja nav sniegusi ne mazākos pierādījumus par šo tirgu struktūru un ietekmi, kādu konkrētie pasākumi uz minētajiem tirgiem būtu varējuši atstāt. Konkrētāk, prasītāja nav sniegusi Vispārējai tiesai informāciju par šādu tirgu lielumu vai arī to daļu, kā, piemēram, *Ryanair* un tās iespējamo konkurentu tirgus daļu, lielumu šādos tirgos un iespējamajām šo daļu izmaiņām kopš pasākumu *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam veikšanas. Turklāt tā arī nav iesniegusi citus pierādījumus, kas pierādītu, ka šādos tirgos tai ir bijusi negūtā peļņa vai nelabvēlīgāka izaugsme par to, kāda būtu veidojusies, ja šādu pasākumu nebūtu. Šādos apstākļos nav pierādīts, ka šo pasākumu veikšana būtu būtiski ietekmējusi prasītājas konkurētspēju šādos tirgos.

- 155 Ir tiesa, ka prasītāja sūdzas arī par ietekmi, kādu pasākumi *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam varēja atstāt uz tās konkurētspēju nevis iepriekš 151. un 152. punktā aprakstītajos lidojumu maršrutos, bet gan pasažieru gaisa pārvadājumu tirgū kopumā. Prasītāja apgalvo, ka tā konkurē ar *Ryanair* šajā tirgū, norāda, ka minētajā tirgū ir ļoti liela konkurence, un uzskata, ka tās konkurētspēja šajā tirgū ir tikusi būtiski ietekmēta. Konkrēti, šādi *Ryanair* no Frankfurtes Hānas lidostas esot attīstījusi savu starptautisko un valsts mēroga tiklu. Šī lidosta esot tikusi attīstīta kā *Ryanair* "bāze", bet bez šīs pēdējās finanšu ieguldījumiem. Tas esot ļāvis *Ryanair* piedzīvot spēcīgu izaugsmi un palielināt savu tirgus daļu konkrētajā tirgū.
- 156 Tomēr prasītāja nedefinē šāda tirgus ģeogrāfisko apjomu un arī nesniedz pierādījumus par šā tirgus struktūru, izņemot vienīgi iepriekš 151. un 152. punktā aprakstīto hipotētisko tirgu struktūru. Labākajā gadījumā no prasītājas iesniegtajiem pierādījumiem ir iespējams izsecināt, ka hipotētiskā pasažieru gaisa pārvadājumu tirgū ir "ļoti liela konkurence", un ka to, kā to uzsver *Land*, raksturo ievērojama skaita operatoru klātbūtne, kas liedz vienkārši pieņemt, ka tai ir bijusi negūtā peļņa vai nelabvēlīgāka izaugsme par to, kāda būtu veidojusies, ja nebūtu pasākumu *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2012. gada 11. janvāris, *Phoenix-Reisen* un *DRV/Komisija*, T-58/10, nav publicēts, EU:T:2012:3, 50. punkts).
- 157 Katrā ziņā, pat ja tiktu pieņemts, kā Vispārējā tiesa rīkosies turpinājumā, ka labums no atbalsta pasākumiem *Frankfurt-Hahn* būtu pārgājis *Ryanair* un ka tas nebūtu ticis pilnībā sniegts, izmantojot citus pasākumus, kuri ir apstrīdētā lēmuma priekšmets, nevar piekrist nevienam no sešiem prasītājas izvirzītajiem argumentiem, lai pierādītu, ka līdz ar pasākumiem *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam ir būtiski ietekmēta tās konkurētspēja hipotētiskā pasažieru gaisa pārvadājumu tirgū. Proti, prasītājas argumenti būtībā aprobežojas ar norādi uz vispārējo konkurences spiedienu, kādu *Ryanair* un citas zemo cenu lidsabiedrības izdara uz tradicionālajām lidsabiedrībām.
- 158 Pirmkārt, prasītāja norāda, ka Frankfurtes Hānas lidosta atrodas netālu no Frankfurtes pie Mainas lidostas, kas ir tās galvenā darbības bāze, ka *Ryanair* piemērotās lidostas maksas ir bijušas pārāk zemas un ka komercattiecības starp Frankfurtes Hānas operatoru un *Ryanair* nav bijušas rentablas. Prasītājas ieskatā tas pierādot, pirmkārt, ka Frankfurtes Hānas lidostai piešķirtais atbalsts ir pārgājis *Ryanair* un, otrkārt, ka tā, ņemot vērā pārgājušā atbalsta ievērojamos apmērus, esot tikusi būtiski ietekmēta.
- 159 Šis arguments ir pilnībā jānoraida. Proti, vispirms jāatzīmē, ka ģeogrāfiskais tuvums starp Frankfurtes Hānas lidostu un Frankfurtes pie Mainas lidostu (115 km) un apstākļi, ka pirmā līdz ar to atrodoties otrās interešu zonā, labākajā gadījumā varētu pierādīt konkurences attiecību starp abām šīm lidostām esamību. Pat pieņemot, ka šāda saistība pastāvētu un ka tā varētu tikt uzskatīta par tādu, kas liecina par konkurences attiecību esamību starp prasītāju un *Ryanair*, pietiek atgādināt, ka saskaņā ar iepriekš 145. punktā minēto judikatūru prasītāja nevar atsaukties tikai uz savu konkurentes statusu attiecībā pret atbalstu saņēmušo uzņēmumu, lai pierādītu, ka ir būtiski ietekmēta tās konkurētspēja.
- 160 Turpinot, pat pieņemot, ka *Ryanair* piemērotās, iespējams, pārāk zemās lidostas maksas un komercattiecību starp Frankfurtes Hānas operatoru un *Ryanair* nerentabilitāte būtu jāsaprot kā atbalsta pāreja *Ryanair* labā, no tā nevar tikt secināts prasītājas it kā ciestās ietekmes uz tās konkurētspēju būtiskums. Proti, tādi apstākļi kopumā raksturo priekšrocības, kuras, iespējams, saņēmusi *Ryanair*, un tie nekā īpaši neraksturo ietekmi, kādu šādas priekšrocības būtu varējušas atstāt uz prasītājas konkurētspēju.
- 161 Visbeidzot, attiecībā uz apgalvojumu par to, cik nozīmīga ir bijusi atbalsta pāreja *Ryanair* labā, pietiek atgādināt, ka kādas prasītājas stāvokļa būtiskas ietekmēšanas konkrētajā tirgū pierādīšana, kā tas izriet iepriekš no 149. punkta, nav tieši atkarīga no piešķirtā atbalsta apmēra.
- 162 Otrkārt, prasītāja uzskata, ka laikposmā no 2009. gada līdz 2011. gadam *Ryanair* flote ir ļoti pieaugusi, un tas to esot padarījis par lielāko lidsabiedrību Eiropā sēdvietu skaita ziņā.

- 163 Šis arguments ir jānoraida. Jākonstatē, ka tāda notikumu gaita var tikt izskaidrota ar faktoriem, kas nav atkarīgi no pasākumiem *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam, piemēram, ar gaisa transportu izmantojošās klientūras pieaugumu. Proti, prasītāja nav iesniegusi nekādus pierādījumus, kas ļautu konstatēt cēloņsakarību starp *Ryanair* flotes paplašināšanos un šiem pasākumiem. Katrā ziņā prasītāja nenorāda ne uz vienu tās situācijas īpašu iezīmi, kas pierādītu, ka minētā paplašināšanās ir būtiski ietekmējusi tās konkurētspēju.
- 164 Treškārt, ar dotācijām izraisītā *Ryanair* izaugsme esot radījusi ievērojamu spiedienu uz prasītāju. Tā esot cietusi ievērojamus tirgus daļu zaudējumus, nepārtrauktu tās biļešu cenu kritumu un ieņēmumu samazināšanos. Turklāt prasītājai arī esot bijuši jāievieš pretpasākumi, izveidojot savu zemo cenu lidsabiedrību, un tā ir bijusi spiesta īstenot pārstrukturēšanas programmu ar nosaukumu "Score".
- 165 Šo argumentu nevar pieņemt. Attiecībā uz spiedienu, ko *Ryanair* būtiskā izaugsme esot radījusi uz prasītāju, jāatzīmē, ka šī pēdējā nav iesniegusi ne mazākos pierādījumus, kas liecinātu, ka ievērojamo tirgus daļu zaudēšana, nepārtrauktais biļešu cenu kritums un ieņēmumu samazināšanās, ko tā apgalvo esam cietusi, un pretpasākumu veikšana, kurus tā esot ieviesusi, ir sekas pasākumiem *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam. Gluži pretēji, lietas materiāli ļauj uzskatīt, ka šāda notikumu gaita varētu būt saistīta ar citiem faktoriem. Savā Komisijai iesniegtajā darbības pārskatā par 2012. gadu prasītāja savus rezultātus 2012. gadā izskaidro ar dažādiem streikiem. Savus rezultātus tā izskaidro arī ar konkurenci pārvadājumos Eiropā, izmaksām par CO<sub>2</sub> emisijām, nodokļiem Vācijā un Austrijā, lidojumu aizliegumu naktīs, kā arī lielo aviācijas degvielas cenu.
- 166 Konkrēti attiecībā uz pārstrukturēšanas programmu "Score" ir jākonstatē, ka prasītāja to nav iesniegusi un tā tad nav pamatojusi savu apgalvojumu, ka šīs pārstrukturēšanas iemesls ir *Ryanair* īstenotais konkurences spiediens, pateicoties pasākumiem *Frankfurt-Hahn* atbalstam.
- 167 Protams, prasītāja atsauca uz rakstu presē 2015. gada 15. jūnijā, kurā ir stāstīts par pārstrukturēšanas programmu "Score". Tomēr ir jākonstatē, ka prasītāja nav iesniegusi arī šo rakstu.
- 168 Taču, neraugoties uz to, ka prasītāja nav iesniegusi attiecīgās "Score" programmas lappuses vai vismaz kopsavilkumu par tās saturu, nevar tikt izslēgts, kā to norāda Komisija, ka veikt degvielas izmaksu samazināšanas pasākumus prasītāju ir piespiedis tās flotes vecums, ka izmaksu ietaupījuma, organizējot tipveida apgādi, mērķis patiesībā ir bijis novērst papildu iegāžu nepietiekamu integrāciju un ka izmaksu ietaupījuma, sadalot lidojumus Eiropā lidojumos "hub-and-spoke" un lidojumos "point-to-point" (zvaigznes veida sistēma vai savienotie lidojumi), mērķis prasītājai ir bijis novērst piedāvājumu lidojumiem Eiropas iekšienē sarežģītību. Visbeidzot, nevar arī tikt izslēgts, ka vienai daļai no grūtībām, kas bija iemesls "Score" programmai, pamatā bija, kā to ir norādījusi arī Komisija, grūtības, kas izklāstītas prasītājas darbības pārskatā par 2012. gadu (skat. iepriekš 165. punktu). Turklāt šajā darbības pārskatā "Score" programma tiek raksturota kā viens no ilgstošiem pasākumiem, kas bijuši nepieciešami sakarā ar strukturālo krīzi aviācijas nozarē Eiropā, bez jebkādas atsauces uz *Ryanair* konkurenci saistībā ar tās stāvokli Frankfurtē Hānā.
- 169 Ceturtkārt, Komisijas darba dokuments par aviācijas stratēģiju Eiropai, kas datēts ar 2015. gada decembri, liecinot par to, ka to Eiropas lidsabiedrību skaits, kuras, kā tostarp prasītāja, ir starp lielākajām pasaulē, kopš 2001. gada ir tikai samazinājies.
- 170 Šis arguments nav pamatots. Proti, jākonstatē, ka darba dokumentā par aviācijas stratēģiju Eiropai ir aplūkotas galvenās gaisa satiksmes tendences un tajā īpaši nav pievērsta uzmanība ne situācijai Frankfurtes Hānas un Frankfurtes pie Mainas lidostās, ne attiecībām starp prasītāju un *Ryanair*. Tādējādi apstāklis, ka saskaņā ar šo dokumentu 2015. gadā zemo cenu lidsabiedrību sēdvietu kapacitāte bija 48 %, kamēr tradicionālo lidsabiedrību sēdvietu īpatsvars tajā pašā gadā bija samazinājies līdz 38 %, neļauj izdarīt nekādus secinājumus par attiecīgi prasītājas un *Ryanair* konkurences stāvokļa izmaiņām un, vēl jo mazāk, uzskatīt, ka pasākumi *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam ir būtiski ietekmējuši šīs izmaiņas. Turklāt, pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, šā darba

- dokumenta 5. grafiks parāda, ka šie procenti ir izskaidrojami ar to, ka pēc gaisa pārvadājumu tirgus atvēršanas 1990. gados zemo cenu lidsabiedrības ir spējušas piesaistīt jaunu klientūru, kamēr tādu tradicionālo lidsabiedrību kā pieteicēja stāvoklis tirgū ir saglabājies stabils un nav cietis ievērojamus kritumus. Tomēr nekas minētajā dokumentā nepierāda ne to, ka tradicionālās lidsabiedrības, ja nepastāvētu valsts atbalsts zemo cenu lidsabiedrībām, būtu varējušas piesaistīt nozīmīgāku šīs jaunās klientūras daļu, ne *a fortiori* to, ka, ja nepastāvētu pasākumi *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam, tas tā varētu būt bijis prasītājas gadījumā.
- 171 Darba dokumenta par aviācijas stratēģiju Eiropai 2. tabulā tiešām ir atspoguļots individualizēts pārskats par galveno Savienības lidsabiedrību finanšu rezultātiem 2014. gadā un tādējādi tostarp salīdzināta *Lufthansa* grupa un *Ryanair*. No tā izriet, ka 2014. gadā, *Ryanair* fiksējot pozitīvus rezultātus, *Lufthansa* grupas situācija kopumā saglabājās stabila. *Ryanair* pieredzēja savu gada ieņēmumu pieaugumu par 12,3 %, kamēr *Lufthansa* grupas gada ieņēmumi samazinājās tikai par 0,1 %. No šīs tabulas arī izriet, ka tāpat 2014. gadā pozitīva saglabājās arī *Lufthansa* grupas operatīvā peļņa.
- 172 Tomēr šie faktori neļauj secināt, ka tad, ja nebūtu pasākumu *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam, prasītājas finanšu rezultāti varētu būt bijuši ievērojami labāki. Katrā ziņā ir jānorāda, ka darba dokumenta par aviācijas stratēģiju Eiropai 2. tabula attiecas uz galveno Savienības lidsabiedrību grupu finanšu rezultātu izmaiņām laikposmā no 2013. gada līdz 2014. gadam, bet pasākumi *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam tika īstenoti laikposmā no 1999. gada līdz 2012. gadam. Tādējādi – izņemot, ja tiktu pieņemts, ka šo pasākumu ietekme uz prasītājas konkurētspēju ir izpaudusies ar vairāku gadu nobīdi, bet to prasītāja šajā lietā nav apgalvojusi, – nevar uzskatīt, ka konkrētā tabula ļauj izdarīt kaut mazākos secinājumus šajā ziņā.
- 173 Turklāt, lai gan, kā to norāda prasītāja, darba dokumentā par aviācijas stratēģiju Eiropai ir atzīts, ka Eiropas lidsabiedrību skaits starp galvenajām pasaules lidsabiedrībām laikā kopš 2001. gada ir samazinājies, tā neatspēko Komisijas skaidrojumu, saskaņā ar kuru šīs izmaiņas ir izskaidrojamas ar to, ka Eiropas tirgus ir piedzīvojis lielu skaitu uzņēmumu pārņemšanu.
- 174 Piektkārt, prasītāja atsauca uz Komisijas Lēmuma 2004/393/EK (2004. gada 12. februāris) par Valonijas reģiona un *Brussels South Charleroi Airport* piešķirtajām priekšrocībām aviosabiedrībai *Ryanair* tās darbības uzsākšanas laikā Šarleruā (OV 2004, L 137, 1. lpp.) 249. apsvērumu, no kura konkrēti izrietot, ka priekšrocība, kas piešķirta tādējādi, ka valsts uzņemas ekspluatācijas izmaksas, kas parasti ir jāsedz lidsabiedrībai, ne vien izkropļo konkurenci vienā vai vairākos maršrutos un noteiktā tirgus segmentā, bet arī ļauj šai lidsabiedrībai pastiprināt savu ekonomisko pozīciju visā savā tīklā kopumā salīdzinājumā ar konkurējošajām lidsabiedrībām.
- 175 Šo argumentu nevar pieņemt. Šajā ziņā, pirmkārt, ir jānorāda, ka kritēriji, kurus Komisija izmanto, lai noskaidrotu konkurences izkropļojumu vai ietekmes uz tirdzniecību starp dalībvalstīm veidojošos pamatelementus atbilstoši LESD 107. pantam, nepilda tādas pašas funkcijas un tiem nav tāds pats mērķis kā kritērijiem, kas tiek prasīti, lai izvērtētu prasības pieņemamību un kas noteikti LESD 263. panta ceturtajā daļā. Tādējādi privātpersonas prasības pieņemamība var tikt izvērtēta, tikai pamatojoties uz LESD 263. panta ceturtais daļas kritērijiem (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2006. gada 21. februāris, *Deutsche Post* un *DHL Express*/Komisija, C-367/04 P, nav publicēts, EU:C:2006:126, 47. punkts). Taču Lēmuma 2004/393 249. apsvērumā ir runa vienīgi par kritērijiem saistībā ar ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm LESD 107. panta izpratnē. Tātad prasītāja nevar izmantot šo apsvērumu kā argumentu, lai pierādītu būtisku ietekmi uz tās stāvokli konkrētajā tirgū.
- 176 Otrkārt, jāatzīmē, ka Lēmuma 2004/393 249. apsvērumā vispārīgi ir runa par darbības atbalsta ietekmi uz konkurenci starp lidsabiedrībām. Šis apsvērumš nekā īpaši neattiecas ne uz šāda atbalsta ietekmi uz prasītājas konkurētspēju, ne pasākumiem *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam. Tātad tas neļauj prasītājai parādīt savu īpašo konkurences situāciju un pierādīt, ka tās konkurētspēja ir būtiski ietekmēta.



- 177 Sestkārt, prasītāja apgalvo, ka tā kā *Fraport* akcionāre bija spiesta piedalīties Frankfurtes Hānas lidostas attīstības finansēšanā un *Ryanair* dotēšanā. Proti, līdz 2008. gada beigām *Fraport* esot bijusi *FFHG* vairākuma akcionāre un kā tāda tā esot kompensējusi tās zaudējumus un veikusi ieguldījumus divās tās kapitāla palielināšanās.
- 178 Šis arguments ir pilnībā jānoraida. Proti, prasītāja nav precizējusi, cik lielā mērā tā kā *Fraport* akcionāre ir piedalījies šajā finansēšanā, tāpēc nav iespējams noteikt ietekmes uz tās konkurētspēju būtiskumu, ko tā varēja ciest tā rezultātā.
- 179 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāja nav pierādījusi, ka tā būtu cietusi būtisku apgrozījuma samazinājumu, ievērojamus finansiālos zaudējumus vai nozīmīgu tās tirgus vai tirgu daļu samazinājumu pēc pasākumu *Ryanair* atbalstam un pasākumu *Frankfurt-Hahn* atbalstam veikšanas, pat ja šie pēdējie būtu devuši labumu *Ryanair*. Turklāt prasītāja nav pierādījusi arī negūto peļņu vai nelabvēlīgāku attīstību salīdzinājumā ar to, kāda tai būtu bijusi, ja nebūtu šo pasākumu.
- 180 Līdz ar to, pat pieņemot, ka labums no pasākumiem *Frankfurt-Hahn* atbalstam ir pārgājis *Ryanair* un tas pilnībā vai daļēji ir ticis īstenots ar citiem pasākumiem, kas ir apstrīdētā lēmuma priekšmets, tik un tā nebūtu pierādīts, ka prasītājas situāciju konkrētajā tirgū būtiski ir ietekmējuši šie pasākumi vai pasākumi *Ryanair* atbalstam.
- 181 Tādējādi, tā kā nav jānoskaidro ne tas, vai labums no pasākumiem *Frankfurt-Hahn* atbalstam ir pārgājis *Ryanair*, ne tas, vai attiecīgā gadījumā tas ir noticis ar citiem pasākumiem, uz kuriem attiecas apstrīdētais lēmums, un tārad nav jāizvērtē arī to divu apsvērumu pieņemamība, kas 2016. gada 29. aprīļa procesuālajā rakstā norādīti kā jauni pamati un uz kuriem norādīts saistībā ar šo pāreju, ir jāsecina, ka prasītāja nav pienācīgi norādījusi iemeslus, kuru dēļ pasākumi *Frankfurt-Hahn* un *Ryanair* atbalstam, uz kuriem attiecas apstrīdētā lēmuma 1. un 2. pants, var skart tās likumīgās intereses, būtiski ietekmējot tās stāvokli konkrētajā tirgū vai tirgos.
- 182 Tādējādi, tā kā prasītāja nav juridiski pietiekami pierādījusi tās individuālo skārumu, ciktāl ir runa par pasākumiem, uz kuriem attiecas apstrīdētā lēmuma 1. un 2. pants, ir jāsecina, ka, tā kā nav jāizvērtē tieša skāruma kritērijs, izskatāmo prasību, ciktāl tā attiecas uz šiem pantiem, nevar uzskatīt par pieņemamu atbilstoši LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajam otrajam gadījumam. Šajos apstākļos ir jāizvērtē, vai izskatāmo prasību, ciktāl tā attiecas uz minētajiem pantiem, var atzīt par pieņemamu atbilstoši LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajam trešajam gadījumam.

## 2) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto trešo gadījumu

- 183 Būtībā Komisija apstrīd prasītājas *locus standi* attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1. un 2. pantu saistībā ar LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto trešo gadījumu. Konkrētāk, Komisija norāda, ka prasītāja nav apgalvojusi, ka apstrīdētais lēmums būtu leģislatīvs akts, un ka katrā ziņā saskaņā ar judikatūru lēmumam valsts atbalsta jomā nevarot būt reglamentējošs raksturs. Tā piebilst, ka Vispārējā tiesa var izvērtēt šo jautājumu pēc savas ierosmes.
- 184 Prasītāja šajā jautājumā nav tieši izteikusies.
- 185 Prasība atcelt tiesību aktu atbilstoši LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajam trešajam gadījumam ir pieņemama tikai tad, ja tā ir vērsta pret reglamentējošu aktu, kas tieši skar prasītāju un kas nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem.
- 186 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka jēdziens “reglamentējoši akti” attiecas uz vispārpiemērojamiem aktiem, izņemot leģislatīvus aktus (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2015. gada 14. janvāris, *SolarWorld* u.c./Komisija, T-507/13, EU:T:2015:23, 64. punkts un tajā minētā judikatūra). Saskaņā ar judikatūru akts ir vispārpiemērojams, ja tas ir piemērojams objektīvi noteiktām situācijām un ja tas



rada tiesiskas sekas attiecībā uz vispārēji un abstrakti definētām personu kategorijām (skat. spriedumu, 2011. gada 17. marts, *AJD Tuna*, C-221/09, EU:C:2011:153, 51. punkts un tajā minētā judikatūra). Tā tas nav gadījumā ar lēmumu, kurā Komisija konstatē individuāla valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2014. gada 3. aprīlis, *CFE-CGC France Télécom-Orange*/Komisija, T-2/13, nav publicēts, EU:T:2014:226, 28. punkts, un spriedumu, 2014. gada 3. decembris, *Castelnou Energía* /Komisija, T-57/11, EU:T:2014:1021, 23. punkts).

187 Tāpēc ir jākonstatē, ka pasākumi *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* atbalstam nav tikuši veikti, pamatojoties uz atbalsta shēmu, un tātad tiem ir individuāls raksturs. Tiktāl, ciktāl apstrīdētais lēmums attiecas uz šiem pasākumiem, tas tātad nav piemērojams objektīvi noteiktās situācijās un nerada tiesiskas sekas attiecībā uz vispārēji un abstrakti definētām personu kategorijām. Tādējādi apstrīdētā lēmuma 1. un 2. pants, kuri attiecas uz minētajiem pasākumiem, ir individuāli piemērojami, un tātad tie nevar tikt atzīti par reglamentējošiem aktiem LESD 263. panta ceturrtās daļas izpratnē. Līdz ar to prasītāja nevar vērsties pret apstrīdētā lēmuma 1. un 2. pantu atbilstoši LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajam trešajam gadījumam.

***b) Par prasītājas locus standi attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz lidostas maksu cenrāžiem***

188 Komisija apstrīd prasītājas *locus standi* attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz 2001. gada cenrādi un 2006. gada cenrādi, saistībā gan ar otro, gan ar trešo LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto gadījumu.

189 Šajā lietā Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu secīgi izvērtēt abus iepriekš 188. punktā minētos gadījumus.

*1) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro gadījumu*

190 Komisija uzskata, ka prasītāja nav pierādījusi, ka to tieši un individuāli ir skāris apstrīdētā lēmuma 3. pants, kas attiecas uz 2001. gada cenrādi un 2006. gada cenrādi. Komisijas ieskatā neviens no šiem diviem cenrāžiem nav piemērojams attiecībā uz *Ryanair*. Proti, saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem šis lidsabiedrības maksājamās lidostas nodevas esot tikušas noteiktas ar privāto tiesību līgumiem, kas noslēgti starp to un Frankfurtes Hānas lidostas operatoru. Aplūkojamajā gadījumā uz šiem līgumiem attiecoties apstrīdētā lēmuma 2. pants. Tātad *Ryanair* neesot saņēmusi nekādu atbalstu, pamatojoties uz 2001. gada cenrādi un 2006. gada cenrādi. Taču prasība ir vēsta tikai pret *Ryanair* saņemto atbalstu. Līdz ar to tā, ciktāl tā attiecas uz apstrīdētā lēmuma 3. pantu, esot nepieņemama.

191 Personas, kas iestājušās lietā, vispārīgi norāda, ka, tā kā apstrīdētais lēmums prasītāju neskar tieši un individuāli, tai nav *locus standi*.

192 Prasītāja uzskata, ka ne no 2008. gada lēmuma par procedūras uzsākšanu, ne no apstrīdētā lēmuma neizriet, ka lidostas maksu cenrāži nav piemērojami *Ryanair*. Gluži pretēji, apstrīdētā lēmuma 458. apsvērumā esot teikts, ka “2001. gada lidostas maksu cenrādis bija piemērojams visām aviokompānijām, kas izmantoja Frankfurtes Hānas lidostu”. Taču *Ryanair* bija viena no šīm lidsabiedrībām. Tomēr prasītāja norāda, ka saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 490. apsvērumu šķiet, ka 2006. gada cenrādis *Ryanair* nav ticis piemērots.

193 Prasītāja piebilst, ka tai esot *locus standi* attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 3. pantu, pat ja konkrētie cenrāži *Ryanair* būtu piemēroti vien daļēji. Proti, esot jāņem vērā, ka šie cenrāži ir tikuši pieņemti pēc privāttiesisko līgumu noslēgšanas ar *Ryanair*. Prasītājas ieskatā šo līgumu noslēgšanas mērķis acīmredzami esot bijis nodrošināt *Ryanair* īpašus līguma nosacījumus un nostādīt citas lidsabiedrības neizdevīgākā stāvoklī salīdzinājumā ar to.

- 194 Atbildē uz repliku Komisija, pirmkārt, atzīst, ka apstrīdētā lēmuma 458. apsvērumā vedina uzskatīt, ka 2001. gada cenrādis ir piemērojams *Ryanair*, taču norāda, ka no šā paša lēmuma 464. apsvēruma būtībā izriet, ka tā tas nav. Otrkārt, Komisija norāda, ka arguments par konkrēto cenrāžu diskriminējošo raksturu pirmo reizi ir ticis izvirzīts replikas rakstā un tāpat tas ir noraidāms kā nepieņemams.
- 195 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka prasība atcelt tiesību aktu, kā tas izriet no 138. punkta iepriekš, LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajā otrajā gadījumā ir pieņemama tikai tad, ja prasītāja atbilst kumulatīvajiem nosacījumiem par tiešu un individuālu skārumu.
- 196 Šajā lietā Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu vispirms izvērtēt nosacījumu par tiešu skārumu.
- 197 Saskaņā ar judikatūru LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētais tieša skāruma nosacījums nozīmē, ka, pirmkārt, apstrīdētais akts tieši ietekmē prasītāja tiesisko stāvokli un, otrkārt, nepieļauj nekādu novērtējuma brīvību šā akta adresātiem, kuri ir atbildīgi par tā īstenošanu, kas ir pavisam automātiska un izriet vien no Savienības tiesiskā regulējuma, nepiemērojot citus starpnoteikumus (skat. spriedumu, 2008. gada 13. marts, Komisija/*Infront WM*, C-125/06 P, EU:C:2008:159, 47. punkts un tajā minētā judikatūra, un rīkojumu, 2015. gada 23. novembris, *Milchindustrie-Verband* un *Deutscher Raiffeisenverband*/Komisija, T-670/14, EU:T:2015:906, 20. punkts). Šie kritēriji ir kumulatīvi (skat. rīkojumu, 2015. gada 8. oktobris, *Agrotikos Synetairismos Profitis Ilias/Padome*, T-731/14, nav publicēts, EU:T:2015:821, 26. punkts un tajā minētā judikatūra), taču, lai secinātu, ka prasītājs netiek skarts tieši, pietiek ar to, ka iztrūkst kaut viens no tiem.
- 198 It īpaši attiecībā uz valsts atbalsta noteikumiem ir jāuzsver, ka to mērķis ir konkurences aizsardzība (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 15. jūnijs, *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 un C-41/05, EU:C:2006:403, 27. punkts). Tādējādi valsts atbalsta jomā tas, ka Komisijas lēmumā ir atstāta neatrisināta tādu valsts pasākumu ietekme, uz kuriem šai iestādei iesniegtā sūdzībā prasītāja ir norādījusi kā uz nesaderīgiem ar šo mērķi un tādiem, kas to nostāda nelabvēlīgākā konkurences situācijā, ļauj secināt, ka šis lēmums tieši ietekmē tās tiesisko stāvokli, it īpaši tās no LESD noteikumiem par valsts atbalstu izrietošās tiesības neciest kaitējumu no konkurences izkropļojuma, kas radīts ar attiecīgajiem valsts pasākumiem (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1986. gada 28. janvāris, *Cofaz* u.c./Komisija, 169/84, EU:C:1986:42, 30. punkts; 1995. gada 6. jūlijs, *AITEC* u.c./Komisija, no T-447/93 līdz T-449/93, EU:T:1995:130, 41. punkts, un 1996. gada 22. oktobris, *Skibsværftsforeningen* u.c./Komisija, T-266/94, EU:T:1996:153, 49. punkts).
- 199 Šajā lietā prasītāja, lai pierādītu, ka apstrīdētais lēmums, ciktāl tas attiecas uz 2001. gada cenrādi un 2006. gada cenrādi, to skar tieši, būtībā izvirza divus argumentus. Vispirms tā atsaucas uz savu kā konkurentes statusu attiecībā pret *Ryanair*, kurai esot piemērots 2001. gada cenrādis un 2006. gada cenrādis.
- 200 Šim argumentam nevar piekrist. Proti, no lietas materiāliem neizriet, ka 2001. gada cenrādis un 2006. gada cenrādis *Ryanair* ir tikuši piemēroti. Pirmkārt, kā to atzīst prasītāja, no apstrīdētā lēmuma 490. apsvēruma skaidri izriet, ka 2006. gada cenrādis *Ryanair* netika piemērots, jo pastāvēja atsevišķs līgums, ko šī pēdējā bija noslēgusi ar *FFHG*.
- 201 Otrkārt, ir tiesa, ka apstrīdētā lēmuma 458. apsvērumā ir norādīts, ka 2001. gada lidostas maksu cenrādis bija piemērojams “visām aviokompānijām, kas izmantoja Frankfurtes Hānas lidostu”. Tā kā *Ryanair* bija viena no šīm lidsabiedrībām, varētu domāt, ka šis apsvērumā vedina uzskatīt, ka 2001. gada cenrādis tika piemērots arī *Ryanair*. Tomēr no apstrīdētā lēmuma un no Komisijas rakstveida apsvērumiem izriet, ka attiecīgajā laikposmā *Ryanair* piemērojamās lidostas maksas regulēja privāttiesiski līgumi, kuros bija paredzētas atkāpes no šā cenrāža.
- 202 Prasītāja nav norādījusi ne uz vienu Vācijas tiesību elementu, kas ļautu secināt, ka 2001. gada cenrādis tika piemērots *Ryanair*, neraugoties uz starp *Ryanair* un *Frankfurt-Hahn* noslēgtiem privāttiesiskiem līgumiem vai to papildinājumiem, lai gan pienākums to darīt tai pašai bija (šajā nozīmē skat.

- spriedumus, 2012. gada 20. septembris, Francija/Komisija, T-154/10, EU:T:2012:452, 65. punkts, un 2016. gada 15. decembris, *Abertis Telecom Terrestre* un *Telecom Castilla-La Mancha*/Komisija, T-37/15 un T-38/15, nav publicēts, EU:T:2016:743, 118. punkts). Gluži pretēji, tā ir tikai atsaukusies uz apstrīdētā lēmuma 458. apsvērumu un pati atzinusi, ka “daži apstākļi, šķiet, norāda uz to”, ka 2001. gada cenrādis *Ryanair* “daļēji” nebija piemērojams.
- 203 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāja nav pierādījusi, ka 2001. gada cenrādis un 2006. gada cenrādis būtu tikuši piemēroti *Ryanair*. Tātad prasītāja nav pienācīgi pierādījusi, ka apstrīdētais lēmums, ciktāl tas attiecas uz šiem cenrāžiem, ir to tieši ietekmējis, ciktāl tā ir *Ryanair* konkurente.
- 204 Otrkārt, prasītāja norāda, ka nodevu cenrāži tika pieņemti pēc iepriekš 4., 11. un 18. punktā minēto privāttiesību līgumu noslēgšanas ar *Ryanair*, lai nodrošinātu *Ryanair* īpašus līgumiskos nosacījumus un lai citas Frankfurtes Hānas lidostu izmantojošās lidsabiedrības nostādītu nelabvēlīgāka stāvoklī salīdzinājumā ar *Ryanair*. Tā rezultātā esot tikušas diskriminētas citas lidsabiedrības.
- 205 Šajā ziņā, pirmkārt, jāatzīmē, ka, prasītājai pierādot savas tiesiskās situācijas tiešu skārumu iepriekš 197. punktā minētās judikatūras izpratnē, tā nevar atsaukties uz argumentiem, kas nav saistīti ar to pašu. Šajā lietā prasītāja būtībā atsauca uz diskrimināciju, kas esot ietekmējusi citas Frankfurtes Hānas lidostu izmantojošās lidsabiedrības, kuras nav *Ryanair*. Taču prasītāja nav šo lidsabiedrību skaitā. Tātad tā nevar atsaukties uz šādu diskrimināciju, lai pierādītu, ka apstrīdētais lēmums, ciktāl tas attiecas uz 2001. gada cenrādi un 2006. gada cenrādi, to ietekmē tieši.
- 206 Otrkārt, katrā ziņā ir jāatzīmē, ka prasītāja nav apgalvojusi un *a fortiori* nav pierādījusi, ka tā konkurētu ar citām Frankfurtes Hānas lidostu izmantojošajām lidsabiedrībām, kuras nav *Ryanair*. Proti, prasītāja aprobežojas ar apgalvojumu, ka šie cenrāži diskriminē šīs lidsabiedrības attiecībā pret *Ryanair*. Tātad prasītāja nav pierādījusi, ka 2001. gada cenrādis un 2006. gada cenrādis, ciktāl tie bija piemērojami šīm lidsabiedrībām, to nostādīja nelabvēlīgā konkurences situācijā.
- 207 Līdz ar to ir jānorāda prasītājas arguments, kas balstīts uz 2001. gada cenrāža un 2006. gada cenrāža it kā diskriminējošo raksturu, un nav jālemj par tā novēloto raksturu, uz ko ir norādījusi Komisija.
- 208 Tādējādi, tā kā nepastāv vajadzība noskaidrot, vai apstrīdētā lēmuma 3. pants tā adresātam atstāj kādu rīcības brīvību iepriekš 197. punktā minētās judikatūras izpratnē, ir jāsecina, ka prasītāja nav pierādījusi tās tiešu skārumu saistībā ar pasākumiem, uz kuriem attiecas apstrīdētā lēmuma 3. pants. Līdz ar to nevar uzskatīt, ka izskatāmā prasība, ciktāl tā attiecas uz apstrīdētā lēmuma 3. pantu, ir pieņemama atbilstoši LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajam otrajam gadījumam.

## 2) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto trešo gadījumu

- 209 Tādu pašu iemeslu dēļ kā tie, kas norādīti iepriekš 183. punktā, Komisija būtībā apstrīd prasītājas *locus standi* attiecībā pret apstrīdētā lēmuma 3. pantu saistībā ar LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto trešo gadījumu.
- 210 Prasītāja nav tieši izteikusies šajā jautājumā.
- 211 Šajā ziņā jāatgādina, ka tieša skāruma kritēriji LESD 263. panta ceturtajā daļā minētajā otrajā un trešajā gadījumā ir identiski (rikojums, 2015. gada 13. marts, *European Coalition to End Animal Experiments/ECHA*, T-673/13, EU:T:2015:167, 67. punkts).

- 212 Iepriekš 195.–208. punktā Vispārējā tiesa, izvērtējot LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro gadījumu, nosprieda, ka apstrīdētā lēmuma 3. pants prasītāju tieši neskar. Tātad tas tā nevar būt arī šajā tiesību normā paredzētajā trešajā gadījumā. No tā izriet, ka prasītāja nav pierādījusi, ka tai ir bijis *locus standi* attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 3. pantu atbilstoši LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajam trešajam gadījumam.
- 213 Tā kā prasītāja tādējādi nav pierādījusi, ka tai ir bijis *locus standi* attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1.–3. pantu, prasība ir jānoraida kā nepieņemama kopumā un nav jāizvērtē iebildes par nepieņemamību, kas saistītas ar iespējamo prasītājas intereses celt prasību neesamību attiecībā uz minētā lēmuma 1. pantu un ar prasības celšanas noilgumu, kā arī nav jālemj par Komisijas lūgumu no replikas raksta izslēgt tās atsauces uz iebildumu rakstu, kas sniegts lietā, kurā taisīts 2017. gada 27. aprīļa spriedums *Germanwings/Komisija* (T-375/15, nav publicēts, EU:T:2017:289), kuras attiecas vienīgi uz konkrētās lietas būtību. Tā kā šis secinājums izriet no pieņemamības noteikumu Savienības tiesvedībā piemērošanas (it īpaši skat. iepriekš 113.–117. punktu), tas – pretēji tam, ko vedina uzskatīt prasītāja, – ir saistošs, neraugoties uz to, ka tās *locus standi* vispār nav ticis apšaubīts tiesvedībā Vācijas tiesās, kurā tā esot lietas dalībiece kopš 2006. gada un kurā esot runa par *Ryanair* piešķirtu valsts atbalstu.

## V. Par tiesāšanās izdevumiem

- 214 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram nolēmums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram nolēmums ir labvēlīgs.
- 215 Tā kā prasītājai nolēmums ir nelabvēlīgs, tai jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus saskaņā ar Komisijas un personu, kas iestājušās lietā, prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (ceturta palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

- 1) Prasību noraidīt kā nepieņemamu.
- 2) *Deutsche Lufthansa AG* atlīdzina tiesāšanās izdevumus.

Kanninen

Schwarcz

Iliopoulos

Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín

Reine

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2019. gada 12. aprīli.

[Paraksti]

## Satura rādītājs

I. Tiesvedības priekšvēsture .....	2
II. Apstrīdētais lēmums .....	5
A. Pasākumi <i>Frankfurt-Hahn</i> atbalstam .....	5
B. Pasākumi <i>Ryanair</i> atbalstam .....	7
C. Lidostas maksu cenrāži .....	7
D. Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa .....	8
III. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi .....	8
IV. Juridiskais pamatojums .....	11
A. Par iebildumu raksta pieņemamību .....	11
B. Par <i>Land</i> iestāšanos lietā .....	12
C. Par prasības pieņemamību .....	13
1. Par nesaskaņotību prasības pieteikumā .....	13
2. Par prasītājas <i>locus standi</i> neesamību .....	14
a) Par prasītājas <i>locus standi</i> attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem <i>Frankfurt-Hahn</i> un <i>Ryanair</i> atbalstam .....	15
1) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro gadījumu .....	15
i) Par K 83. un K 84. pielikuma pieņemamību .....	16
ii) Par <i>Land</i> argumenta, ka netiek būtiski ietekmēts prasītājas stāvoklis tirgū, pieņemamību .....	16
iii) Par prasītājas tiešu un individuālu skārumu .....	17
2) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto trešo gadījumu .....	23
b) Par prasītājas <i>locus standi</i> attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz lidostas maksu cenrāžiem .....	24
1) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto otro gadījumu .....	24
2) Par LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto trešo gadījumu .....	26
V. Par tiesāšanās izdevumiem .....	27