Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (šestého rozšířeného senátu)

11. července 2019*

„Žaloba na neplatnost – Státní podpory – Opatření provedená Francií ve prospěch letiště Marseille-Provence a leteckých společností, jež letiště používají – Rozhodnutí prohlašující podporu za slučitelnou s vnitřním trhem – Investiční dotace – Rozdíly v letištních poplatcích uplatňovaných na vnitrostátní lety a na mezinárodní lety – Snížené letištní poplatky s cílem podpořit lety z nového letištního terminálu Marseille-Provence 2 – Neexistence osobního dotčení – Neexistence podstatného zásahu do soutěžního postavení – Nepřípustnost“

Ve věci T-894/16,

Société Air France, se sídlem v Tremblay-en-France (Francie), zastoupená R. Sermierem, advokátem,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené S. Noëm, C. Giolitem a C. Georgieva-Kecsmar, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Aéroport Marseille-Provence SA, se sídlem v Marignane (Francie), zastoupené A. Lepièrem, advokátem,

a

Ryanair DAC, dříve Ryanair Ltd, se sídlem v Dublinu (Irsko),

a

Airport Marketing Services Ltd, se sídlem v Dublinu,

zastoupené E. Vahidou a I.-G. Metaxas-Maranghidisem, advokáty,

vedlejšími účastnicemi řízení,

jejímž předmětem je návrh na základě článku 263 SFEU znějící na zrušení rozhodnutí Komise (EU) 2016/1698 ze dne 20. února 2014 o opatřeních SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) provedených Francií ve prospěch letiště Marseille-Provence a leteckých společností, jež letiště používají (Úř. věst. 2016, L 260, s. 1),

* Jednací jazyk: francouzština.

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát),

ve složení G. Berardis, předseda, S. Papasavvas, D. Spielmann (zpravodaj), Z. Csehi a O. Spineanu-Matei, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: E. Artemiou, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 10. ledna 2019,

vydává tento

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

1 Letiště Marseille-Provence se nachází v departmentu Bouches-du-Rhône ve Francii. Je jedním z největších letišť v této zemi. V roce 2012 odbavilo více než osm milionů cestujících. V roce 2004 se v zájmu navýšení dopravy a přesměrování svého rozvoje na evropské destinace rozhodlo vybudovat vedle hlavního terminálu (dále jen „terminál mp1“) nový terminál pro „nízkonákladové“ lety (dále jen „terminál mp2“). Práce byly zahájeny v prosinci roku 2005 a terminál mp2 se začal používat v září roku 2006.

2 Dne 27. března 2007 obdržela Evropská komise stížnost opatřenou datem 15. března 2007, kterou podala žalobkyně, Société Air France, v níž poukazuje na protiprávní podpory poskytnuté Conseil général des Bouches du Rhône (Francie) ve prospěch letiště Marseille-Provence, jakož i na protiprávní podpory poskytnuté tímto letištěm společnosti Ryanair DAC, původně Ryanair Ltd, a dalším leteckým společnostem. Tyto výhody podle žalobkyně spočívají zejména ve snížených letištních poplatcích s cílem podpořit lety z terminálu mp2.

3 Dne 27. listopadu 2009 podala žalobkyně Komisi stížnost týkající se protiprávních podpor poskytnutých několika francouzskými místními a regionálními letišti, mezi nimi rovněž letištěm Marseille-Provence.

4 Dne 7. května 2008 zrušila Conseil d'État (Státní rada, Francie) schválené sazby letištního poplatku za cestujícího uplatňované na terminálu mp2 od 1. června 2006 a rovněž sazby uplatňované od 1. ledna 2007, a to z důvodu nedostatečného odůvodnění účetních podkladů zohledněných při výpočtu poplatku.

5 V návaznosti na zrušení schválených sazeb letištního poplatku za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 od 1. června 2006, a rovněž sazeb uplatňovaných od 1. ledna 2007, generální ředitelství pro civilní letectví, spadající pod ministerstvo pro životní prostředí, udržitelný rozvoj a energetiku, zadalo auditorské společnosti studii týkající se metod stanovení nákladů a příjmů a stanovení sazeb poplatků pro terminály mp1 a mp2, která byla vypracována v listopadu 2008. Na základě tohoto auditu obchodní a průmyslová komora (CCI) v Marseille-Provence (Francie, dále jen „CCIMP“) stanovila nové sazby poplatku za cestujícího, které byly použitelné se zpětnou účinností.

6 Rozhodnutím ze dne 13. července 2011 zaslaným Francouzské republice Komise zahájila řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU a vyzvala zúčastněné strany, aby jí předložily své připomínky k dotčeným opatřením (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

7 Komise obdržela připomínky od Francouzské republiky, CCIMP, žalobkyně, společností Ryanair a Airport Marketing Services Ltd (dále jen „AMS“), 100% dceřiné společnosti Ryanair.

8 Dne 20. února 2014 přijala Komise své rozhodnutí (EU) 2016/1698 o opatřeních SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) provedených Francií ve prospěch letiště Marseille-Provence a leteckých společností, jež letiště používají (Úř. věst. 2016, L 260, s. 1, dále jen „napadené rozhodnutí“).

9 V napadeném rozhodnutí měla Komise zejména za to, že letiště Marseille-Provence čerpalo investiční podporu, která je slučitelná s vnitřním trhem. Konstatovala, že terminál mp2 a přilehlé parkoviště pro letadla nebyly vyhrazeny jedné konkrétní letecké společnosti. Podle Komise byl tedy uvedený terminál otevřen každé společnosti, která si jej přála využívat za podmínky, že bude nabízet omezenou úroveň služeb. Poukázala na to, že uvedené letiště vypsalo výzvu k vyjádření zájmu o užívání tohoto terminálu, a že jelikož tentýž terminál nebyl využíván v jeho plné kapacitě, byl k dispozici každé letecké společnosti, která projevila zájem. Navíc konstatovala, že letecké společnosti platily rovněž sazby pokrývající alespoň mezní náklady vzniklé z každé dohody.

10 Kromě toho Komise přezkoumala sazby poplatku za cestujícího platné pro terminál mp2. Zejména konstatovala, že pro určení ziskovosti projektu letištního terminálu s omezenými službami a odpovídajících sazeb by obezřetný hospodářský subjekt vzal v úvahu veškeré příjmy z činností letecké dopravy i činností mimo leteckou dopravu, s přihlédnutím k pružnosti poptávky po přepravě ve vztahu k sazbám dotčeného poplatku za činnosti letecké dopravy. Měla za to, že „rozdíl mezi výší sazby poplatku za cestujícího a náklady na cestující, které jsou pokryty příjmy z činností mimo leteckou dopravu, proto nepředstavuje zvýhodnění leteckých společností, ale je naopak důsledkem optimalizace prováděné provozovatelem s cílem zajistit návratnost svého investičního projektu“ (bod 369 napadeného rozhodnutí). Dospěla k závěru, že rozhodnutí, kterým se stanoví sazby na uvedeném terminálu, je v souladu se zásadou obezřetného hospodářského subjektu v tržním hospodářství.

11 Konečně Komise přezkoumala smlouvu o zakoupení reklamního prostoru uzavřenou dne 19. května 2006 mezi CCIMP a společností AMS (dále jen „smlouva se společností AMS“). Tato smlouva byla uzavřena na dobu pěti let s možností jednoho obnovení na totéž období bez veřejné soutěže a předchozího zveřejnění. Jejím účelem bylo zajistit reklamu na destinaci Marseille s cílem přilákat vysoký počet cestujících.

12 Komise na základě studie ziskovosti předložené Francouzskou republikou týkající se finančních rozpětí vytvářených u letů společnosti Ryanair za období 2007–2021, z níž CCIMP sama vycházela, když přijímala rozhodnutí o smlouvě se společností AMS, konstatovala, že průměrné náklady uvedené smlouvy na cestujícího této letecké společnosti umožnily prokázat ziskovost projektu výstavby terminálu mp2 jako celku. Dospěla k závěru, že sazby uplatňované na letecké společnosti proto vždy, i při zohlednění různých uvedených snížení a rovněž nákladů souvisejících se smlouvou se společností AMS, kryjí přinejmenším dodatečné náklady vzniklé z používání letiště uvedenou leteckou společností.

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

13 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 19. prosince 2016 podala žalobkyně projednávanou žalobu.

14 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 23. března 2017 podala společnost Aéroport Marseille-Provence SA návrh na vstup do tohoto řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise.

15 Podáními došlými kanceláři Tribunálu dne 26. března 2017 podaly společnosti Ryanair a AMS návrh na vstup do tohoto řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise.

16 Usnesením ze dne 29. května 2017 předseda šestého senátu Tribunálu tato vedlejší účastenství povolil. Vedlejší účastnice předložily své spisy a hlavní účastnice řízení k nim předložily svá vyjádření ve stanovených lhůtách.

17 Na návrh šestého senátu rozhodl Tribunál podle článku 28 svého jednacího řádu předat věc rozšířenému senátu.

18 Na návrh soudce zpravodaje Tribunál (šestý rozšířený senát) rozhodl o zahájení ústní části řízení a v rámci organizačních procesních opatření stanovených v článku 89 jednacího řádu vyzval účastnice řízení, aby odpověděly na některé otázky. Účastnice řízení těmto výzvám vyhověly ve stanovených lhůtách.

19 Řeči účastnic řízení byly vyslechnuty na jednání dne 10. ledna 2019.

20 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:

– napadené rozhodnutí zrušil,

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

21 Komise, podporovaná vedlejšími účastnicemi řízení, navrhuje, aby Tribunál:

– odmítl žalobu jako nepřípustnou a v každém případě ji zamítl jako neopodstatněnou;

– uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

22 Komise, podporovaná vedlejšími účastnicemi, tvrdí, že žaloba je nepřípustná v podstatě proto, že žalobkyně nemá aktivní legitimaci. Zejména tvrdí, že žalobkyně není bezprostředně a osobně dotčena dotčenými opatřeními a nevysvětluje, z jakých důvodů se jí rozhodnutí dotýká z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ni zvláštní, nebo skutkové situace, která ji vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám.

23 Žalobkyně tvrdí, že na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, by ji její situace měla individualizovat způsobem obdobným tomu, jak by byl individualizován adresát napadeného aktu. S odkazem na judikaturu má za to, že přípustnost žaloby třetí osoby ve vztahu k příjemci podpory předpokládá, že jsou spolu v soutěžním vztahu a že podpora může podstatně zasáhnout do postavení této třetí osoby na trhu. Rovněž poukazuje na rozsudek ze dne 25. června 1998, British Airways a další v. Komise (T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140), a tvrdí, že Tribunál v něm implicitně potvrdil, že bylo přípustné, aby letecké společnosti, které byly jejími konkurenty, napadly rozhodnutí Komise schvalující opatření státní podpory, jíž byla příjemcem.

24 V této souvislosti je třeba připomenout, že čl. 263 čtvrtý pododstavec SFEU upravuje dva případy, kdy se fyzické či právnické osobě přiznává aktivní legitimace k podání žaloby na neplatnost aktu Evropské unie, jenž jí není určen. Zaprvé může být taková žaloba podána za podmínky, že se tento akt dané osoby bezprostředně a osobně dotýká. Zadruhé může takováto osoba podat žalobu proti nařizovacímu aktu, který nevyžaduje přijetí prováděcích opatření, pokud se jí bezprostředně dotýká.

25 V projednávané věci je napadené rozhodnutí určeno jen Francouzské republice a týká se jednotlivé podpory ve smyslu čl. 1 písm. e) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [108 SFEU] (Úř. věst. 2015, L 248, s. 9). Protože má individuální působnost, nemůže se jednat o nařizovací akt ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU, který zahrnuje všechny akty s obecnou působností s výjimkou legislativních aktů (viz rozsudek ze dne 3. prosince 2014, Castelnou Energía v. Komise, T-57/11, EU:T:2014:1021, bod 23 a citovaná

judikatura). Z toho vyplývá, že, jelikož žalobkyni není určeno napadené rozhodnutí, je její žaloba přípustná pouze za podmínky, že se jí uvedené rozhodnutí bezprostředně a osobně dotýká (rozsudek ze dne 22. června 2016, Whirlpool Europe v. Komise, T-118/13, EU:T:2016:365, bod 41).

26 Podle ustálené judikatury mohou jiné subjekty než adresáti rozhodnutí tvrdit, že jsou osobně dotčeny, pouze pokud se jich toto rozhodnutí dotýká z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ně zvláštní, nebo skutkové situace, která je vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám, a tím je individualizuje způsobem obdobným tomu, jak by byl individualizován adresát rozhodnutí (rozsudky ze dne 15. července 1963, Plaumann v. Komise, 25/62, EU:C:1963:17, s. 223, a ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, bod 15).

27 V rámci řízení o kontrole státních podpor, upraveného v článku 108 SFEU, musí být rozlišována jednak předběžná fáze zkoumání podpor zavedená v odstavci 3 tohoto článku, jejímž cílem je pouze umožnit Komisi, aby si mohla utvořit svůj prvotní názor na to, zda je předmětná podpora částečně či plně slučitelná, a jednak fáze vyšetřování uvedená v odstavci 2 uvedeného článku. Pouze v rámci této poslední fáze, která má umožnit Komisi, aby získala úplné informace o všech okolnostech věci, ukládá Smlouva Komisi povinnost vyzvat zúčastněné strany, aby předložily své připomínky (viz rozsudek ze dne 9. července 2009, 3F v. Komise, C-319/07 P, EU:C:2009:435, bod 30 a citovaná judikatura).

28 Pokud podnik zpochybňuje opodstatněnost rozhodnutí o posouzení podpory přijatého na základě čl. 108 odst. 3 SFEU nebo na základě formálního vyšetřovacího řízení, pouhá skutečnost, že může být považován za zúčastněnou stranu ve smyslu odstavce 2 tohoto článku, nemůže stačit pro uznání přípustnosti žaloby. Musí tedy prokázat, že má zvláštní postavení ve smyslu rozsudku ze dne 15. července 1963, Plaumann v. Komise (25/62, EU:C:1963:17) (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 10. listopadu 2015, Compagnia Trasporti Pubblici a další v. Komise, T-187/15, nezveřejněné, EU:T:2015:846, bod 18). Tak je tomu zejména tehdy, jestliže je jeho postavení na trhu podstatně zasaženo podporou, která je předmětem dotčeného rozhodnutí (rozsudek ze dne 22. června 2016, Whirlpool Europe v. Komise, T-118/13, EU:T:2016:365, bod 44).

29 V tomto ohledu za osobně dotčené rozhodnutím Komise, kterým se ukončuje formální vyšetřovací řízení zahájené podle čl. 108 odst. 2 SFEU, byly uznány kromě podniku-příjemce podpory i podniky konkurující posledně uvedenému, které hrály aktivní úlohu v rámci takového řízení, pokud jejich postavení na trhu bylo podstatně zasaženo podporou, která je předmětem rozhodnutí, jehož zrušení je navrhováno. Podnik se tedy nemůže dovolávat pouze svého postavení soutěžitele ve vztahu k podniku-příjemci, ale jak bylo již uvedeno, musí kromě toho prokázat s ohledem na jeho případnou účast v řízení a význam zásahu do jeho postavení na trhu, že jde o skutkovou situaci, která jej individualizuje způsobem obdobným tomu, jak by byl individualizován adresát rozhodnutí (viz usnesení ze dne 7. března 2013, UOP v. Komise, T-198/09, nezveřejněné, EU:T:2013:105, body 25 a 26 a citovaná judikatura; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 28. ledna 1986, Cofaz a další v. Komise, 169/84, EU:C:1986:42, bod 25, a usnesení ze dne 27. května 2004, Deutsche Post a DHL v. Komise, T-358/02, EU:T:2004:159, body 33 a 34).

30 Kromě toho je třeba připomenout, že podmínky přípustnosti žaloby se posuzují k datu podání žaloby, tj. k datu doručení návrhu (usnesení ze dne 15. prosince 2010, Albertini a další a Donnelly v. Parlament, T-219/09 a T-326/09, EU:T:2010:519, bod 39, a rozsudek ze dne 3. prosince 2014, Castelnou Energía v. Komise, T-57/11, EU:T:2014:1021, bod 34).

31 V projednávané věci je třeba konstatovat, že žalobkyně zpochybňuje některá opatření zkoumaná Komisí v napadeném rozhodnutí. Zaprvé je zpochybněna investiční dotace na výstavbu terminálu mp2, a zadruhé jsou zpochybňovány zvláštní sazby poplatků za cestujícího uplatňované na uvedeném terminálu, jakož i smlouva se společností AMS, které při společném posouzení představují státní podporu ve prospěch posledně uvedené společnosti AMS. Je tedy třeba posoudit aktivní legitimaci žalobkyně stran jednak investiční dotace a jednak uvedených sazeb a uvedené smlouvy.

Stran investiční dotace

32 Komise má za to, že neexistuje soutěžní vztah mezi žalobkyní a letištěm Marseille-Provence, které je příjemcem podpory, pokud jde o investiční dotaci poskytnutou CCIMP pro výstavbu terminálu mp2. Konkrétně tvrdí, že provedla samostatné analýzy uvedené dotace poskytnuté CCIMP a údajných provozních podpor poskytnutých CCIMP leteckým společnostem. Tvrdí, že žalobkyně měla v projednávané věci prokázat, že tato dotace byla skutečně převedena ze strany CCIMP na společnost Ryanair. Tak tomu však není, jelikož rozhodnutí o poskytnutí téže dotace neuložilo CCIMP žádné požadavky týkající se zpřístupnění preferenčních podmínek uvedené letecké společnosti.

33 Jen pro úplnost Komise tvrdí, že jelikož neexistuje konkurenční vztah mezi letištěm, které je příjemcem podpory, a žalobkyní, nemá žalobkyně právní zájem na podání žaloby. V projednávané věci by nezískala žádný prospěch ze zrušení napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž se týká investiční dotace.

34 Žalobkyně tvrdí, že společnost Ryanair byla skutečným příjemcem investiční dotace, která byla poskytnuta CCIMP. Tvrdí, že z rozhodnutí o zahájení řízení jasně vyplývá neoddělitelná vazba existující mezi investičními dotacemi poskytnutými CCIMP a společností Ryanair, jelikož uvedená dotace umožnila letišti Marseille-Provence nabízet uměle nízké ceny jednomu z jejích přímých konkurentů. Konkrétně odkazuje na odstavce 90, 91 a 275 uvedeného rozhodnutí, aby prokázala existenci neoddělitelné vazby mezi touto dotací obdrženou CCIMP na výstavbu terminálu mp2 a výhodou získanou společností Ryanair jakožto uživatelkou téhož terminálu. Tvrdí, že tyto odstavce objasňují mechanismus, kterým CCIMP na společnost Ryanair převedla hospodářský prospěch z téže dotace a jasně vysvětlují úzkou vazbu mezi dotčenou dotací a hospodářskou výhodou, z níž měla společnost Ryanair prospěch. Podle žalobkyně jí k tomu, aby žaloba byla prohlášena za přípustnou, postačí prokázat, že je na uvedeném letišti v soutěžním vztahu se společností Ryanair.

35 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že investiční dotace na výstavbu terminálu mp2 byla poskytnuta pouze ve prospěch CCIMP, což ostatně není účastnicemi řízení zpochybněno. Rovněž je třeba uvést, že v napadeném rozhodnutí společnost Ryanair nebyla označena za příjemce investiční podpory. Jak na několika místech vyplývá z uvedeného rozhodnutí, CCIMP byla Komisí považována za jediného příjemce uvedené dotace.

36 Konkrétně Komise přezkoumala podmínky týkající se existence hospodářské činnosti a podniku v projednávané věci pouze ve vztahu k CCIMP. Zejména v bodě 6.1 napadeného rozhodnutí konstatovala, že CCIMP provozuje letiště Marseille-Provence a náklady fakturuje uživatelům této infrastruktury.

37 Stejně tak v bodě 6.1.3 napadeného rozhodnutí byla existence selektivní výhody posouzena pouze ve vztahu k CCIMP. Komise se v tomto ohledu domnívala, že „investiční dotace [poskytují] výhodu pouze CCIMP ve srovnání s jinými správci letišť a jinými podniky v jiných odvětvích“.

38 Kromě toho kritérium ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu uvnitř Společenství bylo posuzováno pouze ve vztahu k CCIMP. Komise v tomto ohledu konstatovala, že „CCIMP je jakožto správce letiště Marseille-Provence v soutěžním vztahu s jinými letištními platformami spojenými se stejnou spádovou zónou, která odpovídá nejméně 100 km nebo 60 minutám“. Doplnila, že „mezi správci letišť, kteří jsou pověřeni jejich správou, existuje hospodářská soutěž, a poskytnutí podpory ve prospěch CCIMP proto může posílit její postavení na tomto trhu.“

39 S ohledem na výše uvedené je tedy třeba přezkoumat, zda měla společnost Ryanair nepřímý prospěch z investiční dotace na výstavbu terminálu mp2, jak tvrdí žalobkyně a ve světle skutkových důkazů předložených v řízení.

40 Z tohoto důvodu a na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, z rozhodnutí o zahájení řízení nevyplývá, že existovala neoddělitelná vazba mezi investičními dotacemi poskytnutými CCIMP a společností Ryanair. Konkrétně, pokud jde o odstavce 90 a 91 uvedeného rozhodnutí, Komise odkázala pouze na zprávu vypracovanou auditorskou společností, avšak nevyvodila vlastní závěry. Kromě toho v odstavci 275 tohoto rozhodnutí nekonstatovala, že letecké společnosti využívající letištní terminál mp2 byly rovněž příjemci investiční dotace poskytnuté CCIMP, ale pouze se zabývala účinkem případné neslučitelnosti investiční podpory a otázkou, zda letištní poplatky za cestujícího uplatňované CCIMP představují podpory.

41 Kromě toho z rozhodnutí o zahájení řízení vyplývá, že společnosti Ryanair nebyla dána přednost, pokud jde o přístup k terminálu mp2 a jeho užívání. Uvedený terminál byl totiž otevřený každé letecké společnosti, která projeví zájem, aniž byl vyhrazen pro jednu nebo více konkrétních leteckých společností. V tomto ohledu odstavec 31 uvedeného rozhodnutí odkazuje na preambuli nařízení o užívání terminálu mp2, zveřejněného na internetu dne 18. července 2006, jež zejména stanoví, že „[u]žívání [tohoto terminálu] je v zásadě otevřeno všem leteckým společnostem, které se zavážou dodržovat všeobecné podmínky pro využívání tohoto terminálu vymezené [jeho ustanoveními]“. Tato informace je ostatně převzata do odstavce 291 napadeného rozhodnutí, v němž Komise měla za to, že „[p]odle informací poskytnutých [Francouzskou republikou], a zejména podle nařízení o užívání [dotčeného] terminálu […] [byla] nová infrastruktura poskytnuta všem potenciálním uživatelům (podnikům letecké dopravy) rovným a nediskriminačním způsobem“.

42 Zadruhé ze spisu vyplývá, že v návaznosti na výzvu k předkládání projektů, kterou v roce 2004 CCIMP vyhlásila pro letecké společnosti, žalobkyně předložila registrační dokumentaci pro terminál mp2. Konkrétně měla zájem o letecké spojení z letiště Marseille-Provence na letiště Paris-Orly (Francie) a nabízela devatenáct letů denně od pondělí do pátku, čtrnáct letů v sobotu a osmnáct letů v neděli. Jednání mezi žalobkyní a správcem uvedeného letiště však později neuspěla, zejména z důvodu omezení provozu tohoto terminálu na přímé lety bez přestupu, a kvůli skutečnosti, že uvedený terminál měl přijímat pouze vnitrostátní lety a lety v rámci Unie. Rovněž je třeba uvést, že jelikož celkový objem nabídek předložených zúčastněnými leteckými společnostmi nepřekročil stanovenou kapacitu, nemusel být proveden žádný výběr. Každá letecká společnost, která projevila zájem, tedy měla k dotčenému terminálu přístup. Proto nejen že nebylo užívání téhož terminálu vyhrazeno určité letecké společnosti, a to konkrétně společnosti Ryanair, ale žalobkyně k němu rovněž mohla mít přístup, kdyby jednání se správcem tohoto letiště dopadla úspěšně.

43 Zatřetí na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nelze řešení přijaté Tribunálem v rozsudku ze dne 10. května 2006, Air One v. Komise (T-395/04, EU:T:2006:123) přenést na projednávanou věc. Uvedený rozsudek se totiž týká opomenutí Komise přijmout rozhodnutí na základě předběžné fáze přezkumu podpor a žalobou podanou ve věci, ve které byl vydán tento rozsudek, se žalobkyně domáhala ochrany svých procesních práv. Tribunál tedy zkoumal otázku, zda mohla být žalobkyně v uvedené věci považována za zúčastněnou stranu ve smyslu čl. 88 odst. 2 ES (nyní čl. 108 odst. 2 SFEU) (rozsudek ze dne 10. května 2006, Air One v. Komise, T-395/04, EU:T:2006:123, bod 34). Naproti tomu v projednávané věci bylo napadené rozhodnutí přijato po ukončení formálního vyšetřovacího řízení a žalobkyně se nedomáhá ochrany svých procesních práv, ale zpochybňuje opodstatněnost uvedeného rozhodnutí.

44 S ohledem na výše uvedené nemůže žalobkyně platně tvrdit, že společnost Ryanair byla nepřímým příjemcem investiční dotace na výstavbu terminálu mp2. Z toho vyplývá, že z důvodu neexistence soutěžního vztahu mezi CCIMP a žalobkyní nemůže žalobkyně důvodně tvrdit, že je napadeným rozhodnutím osobně dotčena, pokud jde o investiční dotaci. V důsledku toho je projednávaná žaloba v rozsahu, v němž se týká této podpory, nepřípustná, a není nutné zkoumat argument vznesený pro úplnost Komisí vycházející z neexistence právního zájmu žalobkyně na podání žaloby.

Stran zvláštních sazeb letištních poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvy se společností AMS

45 Komise tvrdí, že situace žalobkyně se neliší od situace ostatních leteckých společností, které využívají letiště Marseille-Provence, a v důsledku toho se jí údajné podpory leteckým společnostem osobně nedotýkají. Uznává, že žalobkyně je v soutěžním vztahu se společností Ryanair a současně doplňuje, že podle judikatury existence takového vztahu s příjemcem podpory sama o sobě nepostačuje k tomu, aby ji bylo možno považovat za osobně dotčenou. V tomto ohledu podotýká, že žalobkyně je pouze jedním z mnoha konkurentů společnosti Ryanair, a konstatuje, že tato letecká společnost, i když obsluhuje 29 ze 41 destinací nabízených na terminálu mp2, se společností Ryanair vzájemně soutěží pouze na velmi málo destinacích, které mají malý hospodářský význam.

46 Kromě toho se Komise při dotazování na jednání domnívala, že Tribunál by měl analyzovat dopad zvláštních sazeb letištních poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvy se společností AMS na evropský globální trh letecké dopravy a podpůrně v rámci leteckých spojení s odletem z letiště Marseille-Provence a příletem na něj.

47 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že se nachází v soutěžním vztahu se společností Ryanair a že opatření ve prospěch posledně uvedené společnosti na letišti Marseille-Provence, a sice zvláštní sazby letištních poplatků za cestujícího uplatňované na terminálu mp2 a smlouva se společností AMS, se jí konkrétně dotýkají.

48 Žalobkyně zejména tvrdí, že spolu se společností Ryanair je jedním z hlavních uživatelů letiště Marseille-Provence a tyto dvě letecké společnosti byly v roce 2017 v přímém soutěžním vztahu v případě tří spojení s odletem z tohoto letiště, tedy Brest (Francie), Nantes (Francie) a Ibiza (Španělsko). V této souvislosti na jednání tvrdila, že v oblasti letecké dopravy cestujících v rozhodovací praxi orgánů pro hospodářskou soutěž představuje relevantní trh každá trasa, tedy každá dvojice „místa odletu a místa určení“.

49 V replice žalobkyně tvrdila, že na spojeních, v nichž byla ve vzájemném soutěžním vztahu se společností Ryanair, se v období od roku 2014 do roku 2016 objem dopravy této posledně uvedené společnosti nacházel v rozmezí od 360 000 do 660 000 cestujících ročně, zatímco počet cestujících, které přepravila žalobkyně, se nacházel v rozmezí od 530 000 do 660 000 cestujících ročně. Na jednání upřesnila, že v roce 2018 přepravovala do Marseille (Francie) nebo zpět 2,6 milionu cestujících a přibližně 400 000 cestujících bylo přepraveno přímými lety z letiště Marseille-Provence (Francie) na letiště Lille (Francie), na letiště Lyon (Francie) a v menší míře na letiště Brest (Francie), tedy do destinací, které z letiště Marseille-Provence nabízí rovněž společnost Ryanair.

50 Pokud jde o spojení s odletem nebo příletem na letiště v Marseille-Provence, žalobkyně tvrdí, že v době rozhodné z hlediska skutkového stavu zde byly pouze čtyři nízkonákladové společnosti, které používaly terminál mp2 a že společnost Ryanair provozovala 29 ze 41 nabízených destinací s odletem z tohoto terminálu. Tvrdí, že společnost Ryanair platila uměle nízké poplatky, a že naproti tomu žalobkyně a její dceřiná společnost HOP! platily poplatky navýšené s ohledem na jejich skutečné náklady. Má za to, že tato situace umožňovala společnosti Ryanair nabízet nižší ceny, než byly ceny nabízené společností HOP! v případě letů, které se uskutečnily k témuž datu a měly stejnou destinaci. V tomto ohledu předkládá tabulku, kterou sama vypracovala, podle níž letenka na let ze dne 4. července 2017 do Brestu byla společností Ryanair nabízena za 63,94 eura a společností HOP! za 105,25 eura a letenka na let ze dne 3. července 2017 do Nantes byla společností Ryanair nabízena za 30,28 eura a společností HOP! za 50,51 eura.

51 Kromě toho žalobkyně uvádí, že v období od roku 2013 do roku 2015 musela ukončit letecká spojení s odletem z letiště Marseille-Provence na letiště v Římě (Itálie), letiště v Düsseldorfu (Německo) a letiště v Bordeaux (Francie) z důvodu přímého soutěžního vztahu se společností Ryanair. Kromě toho uvádí, že z důvodu této hospodářské soutěže v roce 2016 omezila své činnosti na sezónním spojení

Marseille-Brest na šest týdnů v červenci a srpnu. S pomocí diagramu uvádí, že s výjimkou leteckých spojů s odletem z letiště Marseille-Provence na letiště v Paříži (Francie) a letiště v Amsterdamu (Nizozemsko), její činnost přímé letecké přepravy bez přestupu v letech 2013 až 2017 poklesla o více než 50 %.

52 Žalobkyně dochází k závěru, že možnost nabídnutá společnosti Ryanair nabízet uměle nízké přepravní ceny z terminálu mp2 z důvodu dotací obdržených letištěm Marseille-Provence k financování jeho úprav a z důvodu provozních podpor, jejichž příjemcem byla společnost Ryanair, představuje narušení hospodářské soutěže, jehož důsledkem bylo oslabení jejího postavení na dotčeném letišti.

53 Je tedy třeba přezkoumat, zda skutečnosti vznesené žalobkyní umožňují prokázat, že byla osobně dotčena opatřeními přijatými správcem letiště o sazbách letištních poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvou se společností AMS.

54 Pokud jde nejprve o relevantní trh, na kterém je třeba analyzovat účinek dotčených opatření, je třeba konstatovat, že i když se, zaprvé, uvedená opatření týkají pouze terminálu mp2, a zadruhé, v rámci letiště Marseille-Provence, žalobkyně a společnost Ryanair užívají terminály mp1 a mp2, obecně nejsou destinace obsluhované jednotlivými leteckými společnostmi, které používají uvedené letiště, *a priori* vyhrazeny pro jeden nebo druhý z těchto dvou terminálů. V důsledku toho, a v rozporu s tím, co tvrdí primárně Komise a žalobkyně (body 46 a 48 výše), musí být účinek dotčených opatření zkoumán z hlediska všech spojení uskutečňovaných z tohoto letiště a na toto letiště bez ohledu na použitý terminál.

55 Dále, jak vyplývá z judikatury citované v bodě 29 výše, musí žalobkyně prokázat, že její soutěžní postavení na relevantním trhu je podstatně zasaženo opatřeními, která jsou předmětem napadeného rozhodnutí.

56 Konečně je třeba uvést, že ve fázi přezkumu přípustnosti Tribunálu nepřísluší, aby se s konečnou platností vyjadřoval k soutěžnímu vztahu mezi žalobkyní a společností Ryanair. Je věcí žalobkyně, aby relevantním způsobem uvedla důvody, kvůli nimž jsou opatření, která jsou předmětem napadeného rozhodnutí, způsobilá poškodit její oprávněné zájmy tím, že podstatně zasahují do jejího soutěžního postavení na dotčeném trhu (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 21. ledna 2011, Vtesse Networks v. Komise, T-54/07, nezveřejněné, EU:T:2011:15, bod 98).

57 V tomto ohledu je třeba mít za to, že pokud jde o podmínku podstatného zásahu do postavení žalobkyně na relevantním trhu, mezi účastnicemi řízení je nesporné, že společnost Ryanair a žalobkyně jsou konkurenčními leteckými společnostmi. Nicméně, i když připustíme, že jsou hlavními uživatelkami letiště Marseille-Provence, žalobkyně nepředložila důkazy, které by umožnily dospět k závěru, že její soutěžní postavení na uvedeném trhu bylo podstatně zasaženo zvláštními sazbami letištních poplatků za cestujícího uplatňovanými na terminálu mp2 nebo smlouvou se společností AMS.

58 Zaprvé z letových řádů pro období 2016–2018 letiště Marseille-Provence vyplývá, že 36 leteckých společností, včetně společností Ryanair, Air France a HOP!, zajišťují letecká spojení z tohoto letiště a zpět, a sice společnosti Germanwings, Aegean Airlines, HOP!, Air Canada, Air France, Air Algérie, Royal Air Maroc, Alitalia, British Airways, Nouvelair, Aer Lingus, Eurowings, Ryanair, Iberia, Meridiana, Air Malta, Lufthansa, El Al Israel Airlines, Mistral Air, Air Madagascar, Pegasus Airlines, XL Airways France, Tassili Airlines, Brussels Airlines, Twin Jet, TUIfly, Turkish Airlines, TAP Portugal, Air Transat, TunisAir, EasyJet, Air Austral, Volotea, Vueling Airlines, Air Corsica a Aigle Azur.

59 Navíc z letových řádů pro období 2016–2018 letiště Marseille-Provence vyplývá, že žalobkyně a HOP! nejsou jedinými leteckými společnostmi, které jsou „ve vzájemném soutěžním vztahu“ se společností Ryanair, a tedy uskutečňují přímé lety bez přestupu. Tato společnost je totiž ve vzájemném soutěžním

vztahu s jedenácti dalšími leteckými společnostmi, a to společnostmi Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea a Vueling Airlines.

60 Zadruhé, jak vyplývá ze srovnávací tabulky spojení zajišťovaných skupinou leteckých společností, jejíž součástí je žalobkyně, a společností Ryanair, z letiště Marseille-Provence a zpět na něj, v roce 2016, kdy byla podána projednávaná žaloba, byla uvedená skupina, včetně žalobkyně a společnosti HOP! ve vzájemném soutěžním vztahu se společností Ryanair na třech spojeních, a sice Marseille-Brest, Marseille-Nantes a Marseille-Lille. Mezi účastnicemi řízení je rovněž nesporné, že žalobkyně byla na těchto třech spojeních v přímém soutěžním vztahu se společností Ryanair.

61 Nicméně žalobkyně, která nebyla jedinou leteckou společností v soutěžním vztahu se společností Ryanair na třech spojeních, neprokázala, že pokud jde o zvláštní sazby letištních poplatků za cestujícího uplatňované na terminálu mp2 a o smlouvu se společností AMS, byla v situaci, která ji odlišovala od ostatních dotčených konkurentů. Konkrétně byly konkurenty společnosti Ryanair společnost Royal Air Maroc pro lety do Marrákeše (Maroko), do Udždy (Maroko) a do Rabatu (Maroko), a společnost Vueling Airlines pro lety do Malagy (Španělsko), do Palmy de Mallorca (Španělsko) a do Říma. V důsledku toho se tyto dvě posledně uvedené letecké společnosti nacházely ve stejném soutěžním postavení vůči společností Ryanair jako žalobkyně. Kromě toho skupina leteckých společností, jejíž součástí jsou společnosti Vueling Airlines, British Airways a Iberia, byla ve vzájemném soutěžním vztahu se společností Ryanair na pěti spojeních, a sice do Londýna (Spojené království), Madridu (Španělsko), Malagy, Palmy de Mallorca a do Říma, tedy o dvě spojení více, než činí počet spojení provozovaných skupinou leteckých společností, jejíž součástí je žalobkyně.

62 Zatřetí, pokud jde o hospodářský význam spojení, na kterých byly společnost Ryanair a žalobkyně ve vzájemném soutěžním vztahu, ze spisu vyplývá, že spojení do Marseille-Nantes bylo žalobkyní zajišťováno až třikrát denně. Pokud jde o spojení Marseille-Brest, žalobkyně v roce 2016 omezila svou činnost na šest týdnů v červenci a srpnu. Kromě žalobkyně přitom společnost Ryanair byla ve vzájemném soutěžním vztahu s jinými společnostmi na jiných spojeních s většími městy než Nantes a Brest. V tomto ohledu, jak uvádí Komise, pokud jde o Londýn, byla Ryanair v soutěžním vztahu se společností British Airways, která nabízela tři lety denně na letiště Londýn-Heathrow (Spojené království), a se společností EasyJet, která nabízela až tři lety denně na letiště Londýn-Gatwick (Spojené království), jakož i tři lety týdně na letiště Londýn-Luton (Spojené království).

63 Začtvrté argument žalobkyně, podle kterého významné narušení hospodářské soutěže a v zásadě podstatný zásah do jejího soutěžního postavení na relevantním trhu prostřednictvím zvláštních sazeb letištních poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvy se společností AMS, jsou prokázány srovnáním cen nabízených společnostmi HOP! a Ryanair pro lety z letiště Marseille-Provence do Brestu a Nantes, je třeba odmítnout. I když uvedené srovnání cen provedené žalobkyní dne 29. března 2017 dokazuje, že ceny nabízené společností Ryanair byly jednoznačně levnější než ceny nabízené žalobkyní a její dceřinou společností, srovnání cen předložené Komisí pro data 27. července 2017 a 31. července 2017 ukazuje opak. V každém případě i za předpokladu, že by ceny nabízené společností Ryanair byly celkově nižší než ceny, které nabízí na uvedených spojeních žalobkyně, samo o sobě by to neprokázalo významné narušení hospodářské soutěže kvůli výši letištních poplatků stanovené správcem uvedeného letiště a uvedené smlouvě. Jak uvádí Komise, rozdíl v ceně by mohl být způsoben jinými faktory, jako jsou vyšší či nižší provozní náklady každé dotčené letecké společnosti.

64 Zapáté tabulka předložená žalobkyní, bez uvedení jakéhokoli zdroje, jež znázorňuje vývoj její činnosti přímé letecké přepravy bez přestupu z letiště Marseille-Provence, která ukazuje pokles o více než 50 % v letech 2013 až 2017, neprokazuje podstatný zásah do jejího soutěžního postavení na relevantním trhu prostřednictvím zvláštních sazeb letištních poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvy se společností AMS. Zaprvé žalobkyně neupřesňuje skutečnosti týkající se činnosti přímé letecké přepravy bez přestupu, z níž vycházela při vypracování této tabulky. Dále, jak sama připouští,

ve svých odhadech nezohlednila údaje o spojeních, která jsou zjevně významná, a sice spojení Marseille-Paříž a Marseille-Amsterdam. Konečně neuvádí žádnou konkrétní informaci o dopadu jejího vzájemného soutěžního vztahu se společností Ryanair během zvoleného období na pokles její činnosti přímé letecké přepravy bez přestupu.

65 V tomto ohledu je třeba uvést, že vzhledem k tomu, že relevantní trh v projednávané věci má nekoncentrovanou strukturu, která se vyznačuje přítomností vysokého počtu hospodářských subjektů, nelze jednoduše předpokládat, že pokles činnosti žalobkyně v oblasti přímé letecké přepravy bez přestupu, k němuž došlo v období 2013 až 2017, jak vyplývá z výše uvedené tabulky, byl způsoben výlučně zvláštními sazbami letištních poplatků za cestujícího uplatňovanými na terminálu mp2 a smlouvou se společností AMS, s přihlédnutím k jejímu soutěžnímu vztahu se společností Ryanair na uvedeném trhu. Je pravda, že od žalobkyně nelze vyžadovat, aby prokázala, že uvedený pokles je způsoben výlučně uvedenými opatřeními. Nicméně jí příslušelo, aby přinejmenším předložila důkazy s cílem prokázat, že vzhledem k jejímu vzájemnému soutěžnímu vztahu se společností Ryanair na trasách Marseille-Brest, Marseille-Nantes a Marseille-Lille měla tato opatření dopady na její soutěžní postavení na tomto trhu, což neučinila.

66 V tomto ohledu podle judikatury může podstatnému zásahu do konkurenčního postavení na trhu dotčeného soutěžitele nasvědčovat významný pokles obratu, nezanedbatelné finanční ztráty, podstatné snížení podílů na trhu a ušlý zisk, ve vztahu k nimž musí soutěžitel prokázat, že vyplývají z poskytnutí podpory (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, British Aggregates v. Komise, C-487/06 P, EU:C:2008:757, bod 53). V projednávané věci přitom žalobkyně nepředkládá přesné, vyčíslené a podrobné odhady, které prokazují, že podíly na trhu, které společnost Ryanair údajně na relevantním trhu převzala, byly způsobeny zvláštními sazbami poplatků za cestujícího uplatňovanými na terminálu mp2 a smlouvou se společností AMS. Totéž zjištění platí pro tvrzení žalobkyně, podle kterého byla z důvodu soutěžního vztahu se společností Ryanair nucena ukončit v letech 2013 až 2015 provoz spojení Marseille-Řím, Marseille-Düsseldorf a Marseille-Bordeaux. Žalobkyně totiž nepředložila žádný konkrétní důkaz, který by mohl prokázat, že ukončení provozu výše uvedených spojení bylo způsobeno jejím přímým soutěžním vztahem se společností Ryanair.

67 Kromě toho je v tomto ohledu třeba uvést, že na jednání společnost Aéroport de Marseille-Provence uvedla, aniž jí žalobkyně odporovala, že pokud jde zejména o spojení Marseille-Lille a Marseille-Nantes, nedošlo zde k poklesu dopravy, ale žalobkyně naopak zvýšila počet přepravených cestujících po příchodu společnosti Ryanair na tato spojení.

68 Za těchto podmínek tvrzení žalobkyně, že došlo k zásahu do jejího soutěžního postavení na relevantním trhu kvůli zvláštním sazbám poplatků za cestujícího uplatňovaným na terminálu mp2 a smlouvě se společností AMS, není doloženo a neumožňuje konstatovat, že došlo k osobnímu dotčení. I když taková opatření mohou, jak tvrdí žalobkyně, vést k omezení její činnosti na uvedeném trhu, ze souhrnu předchozích skutečností vyplývá, že žalobkyně nepředložila dostatek důkazů, které by mohly prokázat, že se její situace liší od situace jiných subjektů, které se na tomto trhu nacházejí v soutěžním vztahu se společností Ryanair, takže ji ovlivňuje obdobně jako příjemce uvedených opatření.

69 S ohledem na výše uvedené, za předpokladu, že by soutěžní postavení žalobkyně na relevantním trhu bylo s ohledem na její vzájemný soutěžní vztah se společností Ryanair bezprostředně dotčeno zvláštními sazbami poplatků za cestujícího uplatňovanými na terminálu mp2 a smlouvou se společností AMS, nebylo prokázáno, že by takové dotčení bylo podstatné. Proto není žalobkyně uvedenými opatřeními osobně dotčena ve smyslu použitelné judikatury.

70 Ostatní tvrzení žalobkyně tento závěr nevyvracejí.

71 Zaprvé žalobkyně uvádí své aktivní zapojení do řízení, ve kterém Komise přijala napadené rozhodnutí. V tomto ohledu tvrdí, že podala dvě po sobě následující stížnosti týkající se opatření státních podpor provedených letištěm Marseille-Provence, přičemž poukázala na negativní důsledky, které dotčená opatření měla mít na její postavení jakožto uživatelku tohoto letiště. Vyvozuje z toho, že se obzvlášť aktivně účastnila řízení, které předcházelo přijetí uvedeného rozhodnutí.

72 Ze samotné účasti žalobkyně na správním řízení však nelze vyvodit její aktivní legitimaci (usnesení ze dne 7. března 2013, UOP v. Komise, T-198/09, nezveřejněné, EU:T:2013:105, bod 27, a rozsudek ze dne 22. června 2016, Whirlpool Europe v. Komise, T-118/13, EU:T:2016:365, bod 55), i když hrála v řízení důležitou roli zejména tím, že podala stížnost, která vedla k napadenému rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. července 2009, 3F v. Komise, C-319/07 P, EU:C:2009:435, body 94 a 95).

73 Zadruhé žalobkyně odkazuje na setkání s ředitelem společnosti Ryanair, během něhož tento ředitel poukázal na „soutěžní postavení“ vůči ní. Osobní názory výkonného ředitele letecké společnosti, která je příjemcem podpory, přitom nestačí k prokázání osobního dotčení postavení jejích konkurentů na dotčeném trhu. Navíc z uvedeného setkání nevyplývá, že uvedený ředitel přiznal žalobkyni zvláštní soutěžní postavení ve vztahu ke společnosti Ryanair. Tento ředitel konkrétně tvrdí, že tato společnost má „stále více konkurentů“ a že „dopravci, jako [žalobkyně], společnosti Alitalia, Lufthansa, budou muset následovat [trend k poskytování služeb za nízké ceny]“. Tentýž ředitel proto na žalobkyni nahlíží pouze jako na jednoho z dalších konkurentů jeho letecké společnosti.

74 Zatřetí žalobkyně předkládá studii trhu, kterou vypracovala v září 2017. Tato studie měřila index HHI (Herfindahl-Hirschman Index), který se běžně považuje za míru intenzity konkurence na trhu. Pokud jde o hospodářskou soutěž společnosti Ryanair s žalobkyní, studie se domnívá, že na základě velkého počtu společných spojení má růst společnosti Ryanair přímo vliv na skupinu leteckých společností, jejíž je žalobkyně součástí. Podle téže studie byla společnost Ryanair v roce 2016 v soutěžním vztahu s uvedenou skupinou na deseti spojeních mezi francouzskými městy a 37 spojeních mezi francouzským městem a evropským městem, které se nenachází ve Francii.

75 Dotčená studie trhu sice umožňuje prokázat existenci soutěžního vztahu mezi žalobkyní a společností Ryanair, avšak nijak neprokazuje, že soutěžní postavení žalobkyně na relevantním trhu je podstatně zasaženo zvláštními sazbami poplatků za cestujícího uplatňovanými na terminálu mp2 a smlouvou se společností AMS. Zaprvé skutečnost, že podle uvedené studie „společnost Ryanair sice často není jediným aktérem na trasách, na [nichž] působí, [a tedy] vyplacené dotace mohou ovlivnit hospodářskou soutěž“, je obecným tvrzením, které neindividualizuje postavení žalobkyně ve vztahu k dalším konkurentům společnosti Ryanair na uvedeném trhu. Zadruhé tvrzení v uvedené zprávě, podle kterého „v důsledku velkého počtu společných spojení se růst společnosti Ryanair bezprostředně dotýká [skupiny leteckých společností, jíž je žalobkyně součástí]“, může prokázat, že žalobkyně je bezprostředně dotčena soutěží se společností Ryanair, avšak neprokazuje, že je výše uvedenými opatřeními podstatně zasažena ve smyslu relevantní judikatury.

76 Začtvrté žalobkyně odkazuje na rozsudek ze dne 25. června 1998, British Airways a další v. Komise (T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140), ve kterém podle ní Tribunál uznal přípustnost žalob podaných zejména leteckými společnostmi British Airways a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden proti rozhodnutí Komise, kterým se po ukončení formálního vyšetřovacího řízení prohlašuje za slučitelnou s vnitřním trhem podpora, která jí byla poskytnuta francouzskými orgány.

77 V rozsudku ze dne 25. června 1998, British Airways a další v. Komise (T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140), zrušil Tribunál rozhodnutí, proti němuž směřovala žaloba ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, aniž výslovně zkoumal otázku přípustnosti žaloby, jež mimoto nebyla vznesena Komisí. Toto rozhodnutí se týkalo platnosti opatření na navýšení kapitálu žalobkyně o několik miliard francouzských franků, jež bylo doplněno projektem restrukturalizace této letecké společnosti s cílem obnovit její hospodářskou a finanční životaschopnost.

78 Projednávaná věc se přitom týká zvláštních sazeb poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvy se společností AMS. Liší se tudíž od věci, ve které byl vydán rozsudek ze dne 25. června 1998, British Airways a další v. Komise (T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140), pokud jde jak o příslušné předměty napadených opatření, tak o jejich dosah. Uvedený rozsudek se totiž obecně týká injekce velmi vysoké částky kapitálu letecké společnosti, aby byla obecně zajištěna její životaschopnost v odvětví letecké dopravy, zatímco projednávaná věc se týká výlučně činnosti konkurenčních leteckých společností na konkrétním letišti. V důsledku toho skutečnost, že přípustnost byla implicitně připuštěna ohledně strukturální podpory ve věci, ve které byl vydán uvedený rozsudek z roku 1998, nebrání odlišnému posouzení podstatného zásahu do soutěžního postavení žalobkyně na relevantním trhu prostřednictvím zvláštních sazeb poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvy se společností AMS.

79 Tento závěr nemůže být zpochybněn tvrzením žalobkyně vycházejícím z toho, že v případě, že by projednávaná žaloba měla být prohlášena za nepřípustnou, Tribunál by na obě věci uplatnil odlišný standard přípustnosti, což představuje zásah do práva na účinnou soudní ochranu zaručeného článkem 47 Listiny základních práv Evropské unie.

80 Stačí totiž připomenout, že podle ustálené judikatury se od podmínek přípustnosti žaloby na neplatnost nelze odchýlit z důvodu výkladu práva na účinnou soudní ochranu, provedeného žalobkyní. Pokud se tak jedná konkrétně o oblast, která je předmětem projednávané žaloby, bylo již rozhodnuto, že jednotlivec, který není bezprostředně a osobně dotčen rozhodnutím Komise v oblasti státních podpor, a tedy není případně zasažen ve svých zájmech státním opatřením, které je předmětem tohoto rozhodnutí, se nemůže u takového rozhodnutí dovolávat práva na soudní ochranu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. listopadu 2007, Sniace v. Komise, C-260/05 P, EU:C:2007:700, body 64 a 65). Z výše uvedeného přitom vyplývá, že právě jedna z těchto dvou podmínek není v projednávaném případě splněna, protože žalobkyně neprokázala, že je napadeným rozhodnutím osobně dotčena. Vzhledem k tomu, že se projednávaná věc a věc, ve které byl vydán rozsudek ze dne 25. června 1998, British Airways a další v. Komise (T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140), nevztahují k totožným nebo podobným opatřením, nemůže žalobkyně důvodně tvrdit, že odmítnutí projednávané žaloby jako nepřípustné zasahuje do jejího práva na účinnou soudní ochranu.

81 Ze souhrnu výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně neprokázala, že byla ve srovnání s ostatními konkurenty společnosti Ryanair na relevantním trhu individualizována, a to pokud jde jak o zvláštní sazby poplatků za cestujícího uplatňované na terminálu mp2, tak o smlouvu se společností AMS.

82 Za těchto podmínek je třeba tuto žalobu odmítnout jako nepřípustnou.

K nákladům řízení

83 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

84 Podle čl. 138 odst. 3 jednacího řádu může Tribunál rozhodnout, že vlastní náklady řízení nesou i jiní vedlejší účastníci, než jsou účastníci uvedení v odstavcích 1 a 2 uvedeného článku. V projednávané věci vedlejší účastnice, které vstoupily do řízení na podporu Komise, ponesou vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) **Žaloba se odmítá jako nepřípustná.**

2) **Société Air France ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí.**

3) **Společnosti Ryanair DAC a Airport Marketing Services Ltd, jakož i Aéroport Marseille-Provence SA ponesou vlastní náklady řízení.**

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 11. července 2019.

Podpisy.

Obsah

Skutečnosti předcházející sporu 2

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení 3

Právní otázky 4

Stran investiční dotace 6

Stran zvláštních sazeb letištních poplatků za cestujícího uplatňovaných na terminálu mp2 a smlouvy se společností AMS 8

K nákladům řízení 13