



Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kuues koda laiendatud koosseisus)

11. juuli 2019*

Tühistamishagi – Riigiabi – Meetmed, mida Prantsusmaa võttis Marseille Provence'i lennujaama ja seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kasuks – Otsus, millega tunnistatakse abi siseturuga kokkusobivaks – Investeeringutoetused – Riigisisestele lendudele ja rahvusvahelistele lendudele kehtestatud erinevad lennujaamatasud – Vähendatud määraga lennujaamatasud, mille eesmärk on soodustada lendusid uuest terminalist Marseille Provence 2 – Isikliku puutumuse puudumine – Konkurentsipositsiooni olulise kahjustamise puudumine – Vastuvõetamatus

Kohtuasjas T-894/16,

Société Air France, asukoht Tremblay-en-France (Prantsusmaa), esindaja: advokaat R. Sermier,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: S. Noë, C. Giolito ja C. Georgieva-Kecsmar,

kostja,

keda toetavad

Aéroport Marseille Provence SA, asukoht Marignane (Prantsusmaa), esindaja: advokaat A. Lepière,

ja

Ryanair DAC, endine Ryanair Ltd, asukoht Dublin (Iirimaa),

ja

Airport Marketing Services Ltd, asukoht Dublin,

esindajad: advokaadid E. Vahida ja I.-G. Metaxas-Maranghidis,

menetlusse astujad,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada komisjoni 20. veebruari 2014. aasta otsus (EL) 2016/1698 meetmete SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) kohta, mida Prantsusmaa võttis Marseille Provence'i lennujaama ja seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kasuks (ELT 2016, L 260, lk 1),

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

ÜLDKOHUS (kuues koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: koja president G. Berardis, kohtunikud S. Papasavvas, D. Spielmann (ettekandja), Z. Csehi ja O. Spineanu-Matei,

kohtusekretär: ametnik E. Artemiou,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 10. jaanuari 2019. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

Vaidluse taust

- 1 Marseille Provence'i lennujaam asub Bouches-du-Rhône'i departemangus Prantsusmaal. See on üks riigi suuremaid lennujaamu. 2012. aastal teenindas lennujaam enam kui 8 miljonit reisijat. 2004. aastal otsustas Marseille Provence'i lennujaam oma lennuliikluse uuesti elavdamiseks ja oma arengu Euroopa sihtkohtadele suunamiseks rajada põhiterminali (edaspidi „terminal mp1“) kõrvale „odavlendude“ terminali (edaspidi „terminal mp2“). Tööd algasid 2005. aasta detsembris ja terminal mp2 alustas tegevust 2006. aasta septembris.
- 2 27. märtsil 2007 sai komisjon kätte hageja Société Air France'i esitatud kaebuse, mis on dateeritud 15. märtsil 2007 ja mis puudutas Bouches du Rhône'i departemangu volikogu (Prantsusmaa) antud ebaseaduslikku abi Marseille Provence'i lennujaamale ning lennujaama antud ebaseaduslikku abi Ryanair DACle (endine Ryanair Ltd) ja teistele lennuettevõtjatele. Kõnealused eelised seisnesid eeskätt vähendatud määraga lennujaamatasudes, mille eesmärk oli soodustada lendusid terminalist mp2.
- 3 Hageja esitas 27. novembril 2009 komisjonile kaebuse ebaseadusliku abi kohta, mida mitu regionaalset ja kohalikku lennujaama, sealhulgas Marseille Provence'i lennujaam olid andnud.
- 4 7. mail 2008 tühistas Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) terminalis mp2 alates 1. juunist 2006 kehtinud reisijatasude ühtlustatud määrade ning alates 1. jaanuarist 2007 kehtinud määrade, kuna tasu arvutamise aluseks võetud raamatupidamisandmed olid puudulikult põhjendatud.
- 5 Pärast terminalis mp2 alates 1. juunist 2006 kehtinud reisijatasude ühtlustatud määrade ning alates 1. jaanuarist 2007 kehtinud määrade tühistamist lasi ökoloogia-, säästva arengu ja energeetikaministeeriumi valitsemisalas asuv tsiviillennunduse peadirektoraat audiitorühingul viia läbi uuringu tulude ja kulude arvessevõtmise ja hinnakujunduse meetodite kohta terminalide mp1 ja mp2 puhul; see uuring esitati 2008. aasta novembris. Selle auditi alusel kehtestas Marseille Provence'i kaubandus- ja tööstuskoda (edaspidi „CCIMP“) reisijatasude uue määrade, mida kohaldati tagasiulatuvalt.
- 6 Komisjon algatas Prantsuse Vabariigile adresseeritud 13. juuli 2011. aasta otsusega ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud menetluse ja palus huvitatud pooltel esitada talle kõnealuste meetmete kohta oma märkused (edaspidi „algatamise otsus“).
- 7 Komisjon sai märkused Prantsuse Vabariigilt, CCIMP-lt, hagejalt, Ryanairilt ja Airport Marketing Services Ltd-lt (edaspidi „AMS“), mis on 100% ulatuses Ryanairi tüdarettevõtja.

- 8 Komisjon võttis 20. veebruaril 2014 vastu otsuse (EL) 2016/1698 meetmete SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) kohta, mida Prantsusmaa võttis Marseille Provence'i lennujaama ja seda lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kasuks (ELT 2016, L 260, lk 1; edaspidi „vaidlustatud otsus“).
- 9 Komisjon leidis vaidlustatud otsuses eelkõige, et Marseille-Provence'i lennujaam sai investeerimisabi, mis on siseturuga kokkusobiv. Ta nentis, et terminal mp2 ja sellega piirnev lennukite parkimisala ei ole reserveeritud teatud konkreetsele lennuettevõtjale. Tema hinnangul on asjaomane terminal seega avatud kõikidele ettevõtjatele, kes soovivad seda kasutada, eeldusel et ettevõtja pakub piiratud mahus teenuseid. Ta märkis, et lennujaam avaldas osalemiskutse asjaomase terminali kasutamiseks ning kuna terminal ei töötanud täiskoormusel, võisid seda kasutada kõik huvitatud lennuettevõtjad. Ta nentis lisaks, et lennuettevõtjad maksavad ühtlasi sellise määraga tasusid, mis katavad vähemalt igast lepingust tulenevad väheolulised kulud.
- 10 Peale selle analüüsis komisjon terminalis mp2 kehtivaid reisijatasude määrasid. Ta nentis eeskätt, et lihtsustatud teenuste ja sellele vastava tasumääraga terminali projekti tulususe arvutamiseks võtab arukas ettevõtja arvesse kõiki lennundusega seotud ja mitteseotud tulusid, arvestades samas ka liiklusnõudluse elastsust kavandatud lennundusega seotud tasumäära suhtes. Ta leidis, et „erinevus reisijatasu määra ja ühe reisijaga seotud kulu vahel, mis kaetakse lennundusega mitteseotud tulude arvelt, ei ole seotud lennuettevõtjatele antud eeliseiga, vaid tuleneb asjaomase ettevõtja poolt tehtud investeerimisprojekti tootluse optimeerimisest“ (vaidlustatud otsuse põhjendus 369). Ta järeldas, et otsus, millega määrati kindlaks asjaomase terminali tasumäär, on turumajanduse tingimustes tegutseva aruka ettevõtja põhimõttega kooskõlas.
- 11 Viimaseks analüüsis komisjon CCIMP ja AMSi vahel 19. mail 2006 sõlmitud reklaamipinna ostmise lepingut („AMSi leping“). See leping oli sõlmitud ilma eelneva konkursi või avaliku väljakuulutamiseta viieks aastaks, mida võis üks kord samaks perioodiks pikendada. Lepingu eesmärk oli tagada Marseille lennuuuna reklaamimine, et meelitada rohkem reisijaid.
- 12 Lähtudes Prantsuse Vabariigi esitatud tulususe uuringust, mis käsitles Ryanairi lendude finantsmarginaali aastatel 2007–2012 ja millele CCIMP ise AMSi lepingu sõlmimise otsustamisel tugines, nentis komisjon, et selle lepingu keskmised kulud ühe asjaomase lennuettevõtja reisija kohta võimaldavad määrata kindlaks kogu terminali mp2 rajamise projekti kasumlikkuse. Ta tegi järelduse, et võttes arvesse mitmesuguseid soodusmäärasid ja kõnealuse lepingu maksumust, katsid lennuettevõtjate suhtes kohaldatavad tasumäärad pidevalt vähemalt marginaalsed kulud seoses Marseille Provence'i lennujaama kasutamisega asjaomase lennuettevõtja poolt.

Menetlus ja poolte nõuded

- 13 Hageja esitas hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 19. detsembril 2016.
- 14 Aéroport Marseille Provence SA esitas Üldkohtu kantseleisse 23. märtsil 2017 saabunud avalduse astuda käesolevas asjas menetlusse komisjoni nõuete toetuseks.
- 15 Ryanair ja AMS esitasid Üldkohtu kantseleisse 26. märtsil 2017 saabunud avalduse astuda käesolevas asjas menetlusse komisjoni nõuete toetuseks.
- 16 Üldkohtu kuuenda koja esimees andis 29. mai 2017. aasta määrusega neile loa menetlusse astuda. Menetlusse astujad esitasid oma seisukohad ja kohtuasja pooled esitasid määratud tähtaja jooksul nende kohta oma märkused.
- 17 Kuuenda koja ettepanekul otsustas Üldkohus oma kodukorra artikli 28 alusel suunata kohtuasja laiendatud koosseisule.

- 18 Ettekandja-kohtuniku ettepanekul otsustas Üldkohus (kuues koda laiendatud koosseisus) avada menetluse suulise osa ning kodukorra artiklis 89 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames palus Üldkohus pooltel vastata teatud küsimustele. Pooled täitsid need nõuded ettenähtud tähtaja jooksul.
- 19 Poolte kohtukõned kuulati ära 10. jaanuari 2019. aasta kohtuistungil.
- 20 Hageja palub Üldkohtul:
- tühistada vaidlustatud otsus;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt.
- 21 Komisjon, keda toetavad menetlusse astujad, palub Üldkohtul:
- jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata või igal juhul põhjendamatusse tõttu rahuldamata;
 - mõista kohtukulud välja hagejalt.

Õiguslik käsitlus

- 22 Komisjon, keda toetavad menetlusse astujad, väidab, et hagi on vastuvõetamatu, kuna hagejal puudub sisuliselt hagi esitamise õigus. Ta väidab iseäranis, et asjaomased meetmed ei puuduta hagejat otseselt ega isiklikult ning ta ei ole selgitanud, miks vaidlustatud otsus mõjutab teda mingi talle omase tunnuse või teda iseloomustava faktilise olukorra tõttu, mis teda kõigest teistest isikutest eristab.
- 23 Hageja väidab, et vastupidi komisjoni väidetele peaks tema olukord individualiseerima teda sarnaselt vaidlustatud akti adressaadiga. Ta leiab kohtupraktikale viidates, et kolmanda isiku hagi vastuvõetavus abisaaja suhtes eeldab, et kolmas isik konkureerib abisaajaga ja et abi võib kolmanda isiku turupositsiooni oluliselt kahjustada. Ta tugineb ka 25. juuni 1998. aasta kohtuotsusele *British Airways jt vs. komisjon* (T-371/94 ja T-394/94, EU:T:1998:140) ning väidab, et Üldkohus kinnitas selles otsuses kaudselt, et asjaomase lennuettevõtjaga konkureerivatel lennuettevõtjatel on lubatud vaidlustada komisjoni otsus, millega kiidetakse heaks tema suhtes rakendatud riigiabiemeede.
- 24 Sellega seoses tuleb täheldada, et ELTL artikli 263 neljandas lõigus on ette nähtud kaks võimalust, mil füüsilisele või juriidilisele isikule on antud õigus esitada hagi Euroopa Liidu akti peale, mille adressaat ta ei ole. Esiteks võib niisuguse hagi esitada tingimusel, et see akt puudutab teda otseselt ja isiklikult. Teiseks võib niisugune isik esitada hagi üldkohaldatava akti peale, mis ei sisalda rakendusmeetmeid, kui see akt puudutab teda otseselt.
- 25 Käesoleval juhul on vaidlustatud otsuse ainus adressaat Prantsuse Vabariik ja see otsus käsitleb individuaalset abi nõukogu 13. juuli 2015. aasta määruse (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad ELTL artikli 108 kohaldamiseks (ELT 2015, L 248, lk 9), artikli 1 punkti e mõttes. Kuna vaidlustatud otsus on niisiis üksikakt, ei saa see olla üldkohaldatav akt vastavalt ELTL artikli 263 neljandale lõigule, kus on nimetatud kõiki üldkohaldatavaid akte peale seadusandlike aktide (vt 3. detsembri 2014. aasta kohtuotsus *Castelnuovo Energia vs. komisjon*, T-57/11, EU:T:2014:1021, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika). Seetõttu, kuna hageja ei ole vaidlustatud otsuse adressaat, on tema hagi vastuvõetav üksnes tingimusel, et see otsus puudutab teda otseselt ja isiklikult (22. juuni 2016. aasta kohtuotsus *Whirlpool Europe vs. komisjon*, T-118/13, EU:T:2016:365, punkt 41).
- 26 Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale saavad muud isikud peale otsuse adressaatide väita, et otsus puudutab neid isiklikult mingi neile omase tunnuse või neid iseloomustava faktilise olukorra tõttu, mis neid kõigest teistest isikutest eristab, ning seega individualiseerib neid sarnaselt otsuse adressaadiga

(15. juuli 1963. aasta kohtuotsus Plaumann vs. komisjon, 25/62, EU:C:1963:17, punkt 223, ning 21. detsembri 2016. aasta kohtuotsus komisjon vs. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punkt 15).

- 27 ELTL artiklis 108 sätestatud riigiabi järelevalvemenetluses tuleb eristada ühelt poolt lõikes 3 sätestatud abi esialgse uurimise etappi, mille eesmärk on vaid võimaldada komisjonil esimese arvamuse kujundamist asjaomase abi ühisturuga osalise või täieliku kokkusobivuse küsimuses, ja teiselt poolt sama artikli lõikes 2 nimetatud uurimise etappi. Ainult viimati nimetatud uurimise etapis, mis peab komisjonil võimaldama hankida juhtumi kõigi asjaolude kohta täielikku teavet, näeb alusleping ette komisjoni kohustuse küsida asjasse puutuvatelt isikutelt selgitusi (vt 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus 3F vs. komisjon, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 28 Kui ettevõtja vaidlustab ELTL artikli 108 lõike 3 alusel või ametliku uurimismenetluse tulemusena vastu võetud abi hindamise otsuse selle põhjendatuse seisukohalt, siis ainuüksi asjaolu, et teda võib pidada asjasse puutuvaks isikuks selle artikli lõike 2 tähenduses, ei ole hagi vastuvõetavaks tunnistamiseks piisav. Seega peab ta tõendama, et ta on erilises olukorras 15. juuli 1963. aasta kohtuotsuse Plaumann vs. komisjon (25/62, EU:C:1963:17) tähenduses (vt selle kohta 10. novembri 2015. aasta kohtumäärus Compagnia Trasporti Pubblici jt vs. komisjon, T-187/15, ei avaldata, EU:T:2015:846, punkt 18). Nii on see eeskätt juhul, kui asjaomase otsuse esemeks oleva abiga kahjustatakse oluliselt tema turupositsiooni (22. juuni 2016. aasta kohtuotsus Whirlpool Europe vs. komisjon, T-118/13, EU:T:2016:365, punkt 44).
- 29 Seoses sellega on tunnustatud, et komisjoni otsusest, millega lõpetatakse ametlik uurimismenetlus, mis on abimeetme suhtes algatatud ELTL artikli 108 lõike 2 alusel, on lisaks abi saanud ettevõtjale isiklikult puudutatud ka selle ettevõtjaga konkureerivad ettevõtjad, kes on osundatud menetluses aktiivselt osalenud, kuid seda eeldusel, et otsuse, mille tühistamist nõutakse, objektiks olev abi on nende turupositsiooni oluliselt kahjustanud. Seega ei saa ettevõtja tugineda ainuüksi asjaolule, et ta on abi saanud ettevõtja konkurent, vaid nagu eespool juba märgitud, peab lisaks tõendama, et temaga seonduvad faktilised asjaolud eristavad teda teisest analoogiliselt abi saanud ettevõtjast, arvestades ka seda, mil määral on ta menetluses osalenud ning kui oluliselt on tema turupositsiooni kahjustatud (7. märtsi 2013. aasta kohtumäärus UOP vs. komisjon, T-198/09, ei avaldata, EU:T:2013:105, punktid 25 ja 26 ning seal viidatud kohtupraktika; vt selle kohta ka 28. jaanuari 1986. aasta kohtuotsus Cofaz jt vs. komisjon, 169/84, EU:C:1986:42, punkt 25, ning 27. mai 2004. aasta kohtumäärus Deutsche Post ja DHL vs. komisjon, T-358/02, EU:T:2004:159, punktid 33 ja 34).
- 30 Veel tuleb täheldada, et hagi vastuvõetavuse tingimuste hindamisel on määrav hagi esitamise aeg, st aeg, mil esitati hagiavaldus (15. detsembri 2010. aasta kohtumäärus Albertini jt ja Donnelly vs. parlament, T-219/09 ja T-326/09, EU:T:2010:519, punkt 39, ning 3. detsembri 2014. aasta kohtuotsus Castelnou Energía vs. komisjon, T-57/11, EU:T:2014:1021, punkt 34).
- 31 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et hageja vaidlustab teatud meetmed, mida komisjon on vaidlustatud otsuses analüüsinud. Esiteks seatakse kahtluse alla terminali mp2 ehitamiseks antud investeeringutoetus ning teiseks vaidlustatakse selles terminali reisijatasude erinev määr ja AMSi leping, mis koos kujutavad endast riigiabi AMSile. Seega tuleb hinnata hageja õigust esitada hagi esiteks investeeringutoetuse ja teiseks nimetatud tasude ja lepingu vaidlustamiseks.

Investeeringutoetus

- 32 Komisjon leiab, et hageja ja abi saanud Marseille Provence'i lennujaama vahel ei ole CCIMple terminali mp2 ehitamiseks antud investeeringutoetusega seoses mingit konkurentsi. Eeskätt ta väidab, et ta analüüsis eraldi CCIMple antud investeeringutoetust ja CCIMP poolt lennuettevõtjatele antud väidetavat tegevusabi. Ta osutab, et hageja oleks pidanud käesoleval juhul tõendama, et CCIMP andis

selle toetuse tõepoolest edasi Ryanairile. Antud asjas see nii ei olnud, sest asjaomase toetuse andmise otsuses ei olnud ette nähtud ühtegi tingimust, et CCIMP peab võimaldama kõnealusele lennuettevõtjale soodustingimusi.

- 33 Komisjon väidab täielikkuse huvides, et kuna abi saanud lennujaam ja hageja omavahel ei konkureeri, puudub viimasel põhjendatud huvi. Ta ei saaks iseäranis mingit kasu vaidlustatud otsuse tühistamisest osas, mis puudutab investeeringutoetust.
- 34 Hageja väidab, et CCIMPLE antud investeeringutoetuse tegelikuks saajaks oli Ryanair. Tema väitel nähtub algatamise otsusest selgelt lahutamatu seos CCIMPLE antud investeeringutoetuste ja Ryanairi vahel, kuna asjaomane toetus võimaldas Marseille Provence'i lennujaamal ühele oma otsesele konkurendile kunstlikult madalat hinda määrata. Ta viitab eelkõige selle otsuse punktidele 90, 91 ja 275, et tuvastada lahutamatu seose olemasolu CCIMPLE terminali mp2 ehitamiseks makstud investeeringutoetuse ja seda terminali kasutavale Ryanairile antud soodustuse vahel. Ta leiab, et nendes punktides on kirjeldatud mehhanismi, mille kaudu andis CCIMP Ryanairile üle kõnealusest toetusest saadava majandusliku kasu, ning arusaadavalt selgitatud otsest seost asjaomase toetuse ja majandusliku eelise vahel, mida Ryanair väidetavalt sai. Tema hinnangul piisab hagi vastuvõetavaks tunnistamiseks sellest, kui ta tõendab, et ta konkureerib kõnealuses lennujaamas Ryanairiga.
- 35 Sellega seoses tuleb tõdeda, et investeeringutoetust terminali mp2 ehitamiseks anti üksnes CCIMPLE; sellele asjaolule ei ole ka pooled vastu väitnud. Samuti tuleb märkida, et vaidlustatud otsuses ei mainitud Ryanairi kui investeerimisabi saajat. Nagu vaidlustatud otsusest korduvalt ilmneb, pidas komisjon asjaomase toetuse ainsaks saajaks CCIMPd.
- 36 Täpsemalt öeldes analüüsis komisjon majandustegevuse ja ettevõtja olemasoluga seotud tingimusi käesolevas asjas vaid seoses CCIMPga. Ta nentis vaidlustatud otsuse punktis 6.1, et Marseille Provence'i lennujaama käitab CCIMP, kes väljastab arveid kõnealuse taristu kasutajatele.
- 37 Samamoodi hinnati vaidlustatud otsuse punktis 6.1.3 valikulise eelise olemasolu üksnes CCIMP puhul. Komisjon leidis sellega seoses, et „investeerimisabiga antakse eelis üksnes CCIMPLE võrreldes teiste lennujaama käitajatega ja teistes majandussektoris tegutsevate ettevõtjatega“.
- 38 Peale selle hinnati konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamise kriteeriumi üksnes seoses CCIMPga. Komisjon tões siinkohal, et „Marseille Provence'i lennujaama käitajana konkureerib CCIMP eeskätt teiste sama teeninduspiirkonda teenindavate lennujaamadega, st lennujaamadega, mis jäävad vähem kui 100 km või 60-minutilise sõidu kaugusele“. Ta lisis samuti, et „konkurentsiolekorras on ka lennujaamade käitajad“ ning „seetõttu võib CCIMPLE antud abi parandada tema positsiooni turul“.
- 39 Eeltoodust lähtudes tuleb seega hinnata, kas menetluses esitatud faktilisi asjaolusid arvestades anti Ryanairile kaudselt investeeringutoetust terminali mp2 ehitamiseks, nagu hageja väidab.
- 40 Esiteks, vastupidi hageja väidetele ei ilmne sellega seoses algatamise otsusest, et CCIMPLE antud investeeringutoetuste ja Ryanairi vahel on lahutamatu seos. Konkreetsemalt, mis puudutab selle otsuse punkte 90 ja 91, siis komisjon vaid viitab audiitorühingu koostatud aruandele ega tee selle põhjal oma järeldusi. Peale selle ei nentinud komisjon kõnealuse otsuse punktis 275, et ka terminali mp2 kasutavad lennuettevõtjad on CCIMPLE antud investeeringutoetuse saajad, vaid üksnes tõstatas küsimuse, mis on võimaliku kokkusobimatu investeerimisabi tagajärg ja kas CCIMP kohaldatud reisijatasud kujutavad endast riigiabi.
- 41 Peale selle ilmneb algatamise otsusest, et Ryanairile ei antud terminalile mp2 juurdepääsuks ja selle terminali kasutamiseks mingit eelist. Terminal oli nimelt avatud kõikidele huvitatud lennuettevõtjatele ega olnud reserveeritud ühele või mitmele konkreetsele lennuettevõtjale. Sellega seoses viidatakse kõnealuse otsuse punktis 31 internetis 18. juulil 2006 avaldatud terminali mp2 kasutuseeskirja

preambulile, kus on muu hulgas ette nähtud, et „[seda terminali] lubatakse kasutada kõigil lennuettevõtjatel, kes kohustuvad järgima selle terminali kasutamise üldtingimusi, mis on sätestatud käesolevas eeskirjas“. Sama on öeldud ka vaidlustatud otsuse põhjenduses 291, milles komisjon leidis, et „[Prantsuse Vabariigi] esitatud teabest ja eeskätt [kõnesoleva] terminali kasutuseeskirjast [...] ilmneb, et juurdepääs uuele taristule võimaldati kõikidele võimalikele kasutajatele (lennuettevõtjatele) võrdsetel ja mittediskrimineerivatel alustel“.

- 42 Teiseks nähtub toimikust, et pärast seda, kui CCIMP kuulutas 2004. aastal välja lennuettevõtjatele suunatud projektikonkursi, esitas hageja oma kandidatuuri terminali mp2 kasutamiseks. Ta oli eelkõige huvitatud Marseille Provence'i lennujaama ja Pariis-Orly lennujaama (Prantsusmaa) vahelisest ühendusest ning pakkus välja 19 lendu päevas esmaspäevast reedeni, 14 lendu laupäeviti ja 18 lendu pühapäeviti. Hageja ja kõnealuse lennujaama käitaja vahelised läbirääkimised lõppesid aga tulemusteta, mille põhjuseks oli eelkõige terminali mp2 lennuliikluse piiramine „punktist-punkti“ lendudega ja asjaolu, et lennujaam saab vastu võtta üksnes kohalikke ja liidusiseseid lende. Veel tuleb märkida, et kuna huvitatud lennuettevõtjate pakkumistes sisaldunud reisijate arvu kogusumma ei ületanud terminali kavandatavat suutlikkust, ei olnud valiku tegemine vajalik. Seega said kõik huvi üles näidanud lennuettevõtjad juurdepääsu kõnealusele terminalile. Seetõttu ei olnud terminali kasutamine reserveeritud ainult ühele konkreetsele lennuettevõtjale, täpsemalt Ryanairile, vaid ka hageja oleks võinud saada juurdepääsu, kui läbirääkimised lennujaama käitajaga oleksid lõppenud tulemuslikult.
- 43 Kolmandaks, vastupidi hageja väitele ei ole lahendus, milleni Üldkohus 10. mai 2006. aasta kohtuotsuses *Air One vs. komisjon* (T-395/04, EU:T:2006:123) jõudis, käesolevas asjas kohaldatav. See kohtuotsus puudutas nimelt tööka, et komisjon ei võtnud esialgse uurimise etapis vastu otsust, ning hageja soovis selle kohtuotsuse aluseks olevas kohtuasjas esitatud hagi kaitsta oma menetlusõigusi. Üldkohus käsitles seega küsimust, kas hagejat saab selles kohtuasjas pidada EÜ artikli 88 lõike 2 (nüüd ETLT artikli 108 lõige 2) mõttes asjasse puutuvaks isikuks (10. mai 2006. aasta kohtuotsus *Air One vs. komisjon*, T-395/04, EU:T:2006:123, punkt 34). Seevastu käesolevas kohtuasjas võeti vaidlustatud otsus vastu ametliku uurimismenetluse tulemusena ja hageja eesmärk ei ole kaitsta oma menetlusõigusi, vaid ta vaidleb vastu asjaomase otsuse põhjendatusele.
- 44 Eeltoodust lähtudes ei saa hageja õiguspäraselt väita, et Ryanair oli uue terminali mp2 ehitamiseks antud investeeringutoetuse kaudne saaja. Sellest järeldub, et kuna CCIMP ja hageja omavahel ei konkureeri, ei ole viimasel alust väita, et vaidlustatud otsus teda investeeringutoetusega seoses isiklikult puudutab. Seetõttu on käesolev hagi nimetatud abi puudutavas osas vastuvõetamatu ning täielikkuse huvides esitatud komisjoni argumente, mis puudutavad sellega seoses hageja põhjendatud huvi puudumist, ei ole vaja analüüsida.

Terminali mp2 reisijatasude erinev määr ja AMSi leping

- 45 Komisjon väidab, et hageja olukord ei erine teiste Marseille Provence'i lennujaama kasutavate lennuettevõtjate olukorrast ning seetõttu ei puuduta teistele lennuettevõtjatele väidetavalt antud abi teda isiklikult. Ta möönab, et hageja on Ryanairi konkurent, kuid lisab, et kohtupraktika järgi abisaajaga konkureerimine ei ole iseenesest piisav asjaolu selleks, et võiks järeldada, et ta on isiklikult puudutatud. Ta väidab sellega seoses, et hageja on vaid üks paljudest Ryanairi konkurentidest, ning tõdeb, et kuigi see lennuettevõtja teenindas terminalis mp2 pakutavast 41 sihtkohast 29 sihtkohta, pakkus ta Ryanairile otsest konkurentsi vaid väga väheste ja majanduslikus mõttes vähetähtsate sihtkohtade puhul.
- 46 Lisaks leidis komisjon kohtuistungil küsimustele vastates, et Üldkohus peaks analüüsima terminali mp2 reisijatasude erineva määra ja AMSi lepingu mõju kogu Euroopa lennundusturule ja teise võimalusena Marseille Provence'i lennujaamast väljuvate ja sinna saabuvate lendude kontekstis.

- 47 Hageja sisuliselt väidab, et ta konkureerib Ryanairiga ja viimase suhtes rakendatud meetmed Marseille Provence'i lennujaamas, s.o terminali mp2 reisijatasude erinev määr ja AMSi leping konkreetselt mõjutavad teda.
- 48 Hageja väidab iseäranis, et tema koos Ryanairiga on üks peamistest Marseille Provence'i lennujaama kasutajatest ning need lennuettevõtjad olid 2017. aastal otseses konkurentsiasu kolme sihtkoha puhul, mida see lennujaam pakub: Brest (Prantsusmaa), Nantes (Prantsusmaa) ja Ibiza (Hispaania). Ta väitis sellega seoses kohtuistungil küsimustele vastates, et reisijate lennutranspordi valdkonna puhul kujutab konkurentsiasutuste otsustuspraktikas iga lennuliin ehk iga lähte- ja sihtkoha paar endast asjakohast turgu.
- 49 Hageja märkis repliigis, et nendel lennuliinidel, kus ta Ryanairiga otseselt konkureeris, oli aastatel 2014–2016 Ryanairi liiklusmaht 360 000–660 000 istekohta aastas, samas kui hageja vedas 530 000–660 000 reisijat aastas. Ta täpsustas kohtuistungil, et 2018. aastal vedas ta Marseillesse (Prantsusmaa) või Marseildest 2,6 miljonit reisijat ja umbes 400 000 reisijat veeti otselendudel Marseille Provence'i lennujaamast Lille'i lennujaama (Prantsusmaa), Lyoni lennujaama (Prantsusmaa) ja vähemal määral Brest'i lennujaama, mis olid sihtkohad, mida Ryanair samuti pakkus väljumisega Marseille Provence'i lennujaamast.
- 50 Mis puudutab lennuühendusi, mille lähte- või sihtkoht on Marseille Provence'i lennujaam, väidab hageja, et asjaolude toimumise ajal oli vaid neli odavlennuettevõtjat, kes kasutasid terminali mp2, ning Ryanair teenindas terminalist mp2 väljumisega pakutud 41 sihtkohast 29 sihtkohta. Ta osutab, et Ryanair maksis kunstlikult madalat tasu, samas kui tema ja tema tütarettevõtja HOP! maksid oma tegelike kuludega võrreldes kõrgemat tasu. Ta leiab, et selline olukord võimaldas Ryanairil pakkuda madalamat hinda võrreldes hindadega, mida HOP! pakkus sama kuupäeva ja sihtkohaga lendudele. Ta esitab sellega seoses tabeli, mille kohaselt oli Ryanairi pakutud piletihind 4. juulil 2017 Brest'i suunduvale lennule 63,94 eurot ja HOP!-i pakutud piletihind samale lennule 105,25 eurot ning Ryanairi pakutud piletihind 3. juulil 2017 Nantes'i suunduvale lennule 30,28 eurot ja HOP!-i pakutud piletihind samale lennule 50,51 eurot.
- 51 Lisaks väidab hageja, et ta oli aastatel 2013–2015 otsese konkurentsiga tõttu Ryanairiga sunnitud sulgema lennuliini Marseille Provence'i lennujaamast Rooma lennujaama (Itaalia), Düsseldorf'i lennujaama (Saksamaa) ja Bordeaux' lennujaama (Prantsusmaa). Ta märgib veel, et sellise konkurentsiga tõttu piirdus ta 2016. aastal lendudega Marseille-Brest'i hooajalisel liinil kuue nädalaga juulis ja augustis. Ta näitab graafiku abil, kuidas tema punktist-punkti lennutegevus langes aastatel 2013–2017 rohkem kui 50%, välja arvatud Marseille Provence'i lennujaamast Pariisi lennujaama (Prantsusmaa) ja Amsterdam'i lennujaama (Madalmaad) suunduvatel lennuliinidel.
- 52 Hageja järeldab, et Ryanairile antud võimalus pakkuda terminali mp2 käitamiseks kunstlikult madalaid veohindasid tänu toetustele, mida Marseille Provence'i lennujaamale maksti terminali rajamiseks, ja tegevusabile, mille väidetavaks saajaks oli Ryanair, kujutab endast konkurentsiga moonutamist, mis nõrgestab hageja positsiooni kõnealusel sõlmennujaamas.
- 53 Niisiis tuleb analüüsida, kas hageja esitatud asjaolud annavad alust tuvastada, et meetmed, mida lennujaama käitaja rakendas terminali mp2 reisijatasude erineva määra suhtes, ja AMSi lepinguga rakendatud meetmed puudutasid hagejat isiklikult.
- 54 Mis puudutab asjakohast turgu, mille puhul tuleb hinnata mõju, mida kõnealused meetmed avaldavad, tuleb kõigepealt märkida, et kuigi need meetmed puudutavad esiteks üksnes terminali mp2 ja teiseks kasutavad hageja ja Ryanair Marseille Provence'i lennujaamas terminali mp1 ja terminali mp2, ei ole seda lennujaama kasutavate erinevate lennuettevõtjate teenindatavad sihtkohad üldjuhul *a priori* ühelegi neist terminalidest reserveeritud. Seetõttu tuleb vastupidi sellele, mida väidab komisjon

esimese võimalusena ja mida väidab hageja (eespool punktid 46–48), kõnealuste meetmete mõju hinnata, arvestades kõiki sellest lennujaamast väljuvaid ja sinna saabuvaid lennuliine, olenemata sellest, millist terminali kasutatakse.

- 55 Seejärel, nagu eespool punktis 29 viidatud kohtupraktikast tuleneb, peab hageja tõendama, et vaidlustatud otsuse esemeks olevad meetmed on tema konkurentsipositsiooni asjakohasel turul oluliselt kahjustanud.
- 56 Viimaseks tuleb märkida, et vastuvõetavuse hindamisel ei ole Üldkohtu ülesanne teha lõplikku otsust hageja ja Ryanairi vaheliste konkurentsuhete kohta. Hageja peab üksnes esitama asjakohasel viisil põhjused, miks vaidlustatud otsuse esemeks olevad meetmed võivad rikkuda tema õiguspäraseid huve, kahjustades oluliselt tema positsiooni kõnealusel turul (vt selle kohta 21. jaanuari 2011. aasta kohtumäärus *Vtesse Networks vs. komisjon*, T-54/07, ei avaldata, EU:T:2011:15, punkt 98).
- 57 Sellega seoses tuleb asuda seisukohale, et mis puudutab tingimust hageja positsiooni olulise kahjustamise kohta asjakohasel turul, siis puudub poolte vahel vaidlus selle üle, et Ryanair ja hageja on konkureerivad lennuettevõtjad. Isegi kui eeldada, et nad on Marseille Provence'i lennujaama peamised kasutajad, ei ole hageja siiski esile toonud asjaolusid, millest võiks järeldada, et terminali mp2 reisijatasude määr või AMSi leping tema konkurentsipositsiooni selle turul oluliselt kahjustavad.
- 58 Esiteks ilmneb Marseille Provence'i lennujaama lennuplaanist 2016–2018, et sellest lennujaamast väljuvaid ja sinna saabuvaid liine teenindas 36 lennuettevõtjat (sh Ryanair, Air France ja HOP!): 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 ja Aigle Azur.
- 59 Lisaks ilmneb Marseille Provence'i lennujaama lennuplaanist 2016–2018, et hageja ja HOP! ei ole ainsad lennuettevõtjad, kes Ryanairiga otseselt konkureerivad, st kes teevad vahemaandumiseta otselende. Temaga on otseses konkurentsivõttes veel 11 lennuettevõtjat, kelleks on Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea ja Vueling Airlines.
- 60 Teiseks, nagu nähtub tabelist, milles võrreldakse Marseille Provence'i lennujaamast väljuvaid ja sinna saabuvaid lende, mida teenindavad lennukontsern, kuhu hageja kuulub, ja Ryanair, oli kõnealune kontsern (sh hageja ja HOP!) 2016. aastal, mil esitati käesolev hagi, Ryanairiga otseses konkurentsivõttes kolmel liinil: Marseille-Brest, Marseille-Nantes ja Marseille-Lille. Poolte vahel ei ole selle üle ka vaidlust, et hageja oli nendel kolmel lennuliinil Ryanairiga otseses konkurentsivõttes.
- 61 Hageja, kes ei olnud ainus Ryanairiga neil kolmel liinil konkureeriv lennuettevõtja, ei ole siiski tõendanud, et terminali mp2 reisijatasude erineva määra ja AMSi lepinguga seoses oli ta olukorras, mis teda teistest asjaomastest konkurentidest eristab. Näiteks Royal Air Maroc konkureeris Ryanairiga Marrakechisse (Maroko), Oujdasse (Maroko) ja Rabatti (Maroko) suunduvatel lendudel, Vueling Airlines konkureeris Ryanairiga Malagasse (Hispaania), Palma de Mallorcasse (Hispaania) ja Rooma suunduvatel lendudel. Seega olid viimased kaks lennuettevõtjat Ryanairiga samas konkurentsivõttes nagu hageja. Peale selle oli lennukontsern, kuhu kuuluvad British Airways ja Iberia, Ryanairiga otseses konkurentsivõttes viiel lennuliinil: London (Ühendkuningriik), Madrid (Hispaania), Malaga, Palma de Mallorca ja Rooma, mis on seega kaks liini rohkem võrreldes selle lennukontserni teenindavate liinidega, kuhu hageja kuulub.
- 62 Kolmandaks, mis puudutab nende liinide majanduslikku tähtsust, kus Ryanair ja hageja olid otseses konkurentsivõttes, siis ilmneb toimikust, et Marseille-Nantesi lennuliini teenindas hageja kuni kolm korda päevas. Marseille-Bresti lennuliinil piirdus hageja aga 2016. aastal lendudega kuuel nädalal juulis ja

augustis. Lisaks hagejale oli aga Ryanair otseses konkurentsisis teiste ettevõtjatega teistel lennuliinidel palju suuremate linnadega kui Nantes või Brest. Nagu komisjon sellega seoses märgib, konkureeris Ryanair Londoni puhul British Airwaysiga, kes pakkus London-Heathrow' lennujaama (Ühendkuningriik) kolm lendu päevas, ning EasyJetiga, kes pakkus London-Gatwicki lennujaama kuni kolm lendu päevas ja London-Lutoni lennujaama (Ühendkuningriik) kolm lendu nädalas.

- 63 Neljandaks tuleb jätta tähelepanuta hageja argument, et terminali mp2 reisijatasude erineva määraga ja AMSi lepinguga konkurentsisi olulist moonutamist ja sisuliselt hageja konkurentsipositsiooni olulist kahjustamist asjaomasel turul tõendab nende hindade võrdlus, mida HOP! ja Ryanair Marseille Provence'i lennujaamast Bresti ja Nantesi suunduvatel lendudel pakkus. Kui hageja 29. märtsil 2017 tehtud hinnavõrdlus näitab, et Ryanairi pakutavad hinnad olid hageja ja tema tütarettevõtja hindadest selgelt odavamad, siis komisjoni esitatud hinnavõrdlus 27. juuli 2017 ja 31. juuli 2017 kohta näitab vastupidist. Isegi kui oletada, et Ryanairi hinnad on üldkokkuvõttes madalamad kui hageja pakutavad hinnad asjaomastel lennuliinidel, ei tõenda see igal juhul iseenesest, et lennujaama käitaja kehtestatud ja kõnealuse lepinguga määratud lennujaamatasude suuruse tõttu on konkurentsisi oluliselt moonutatud. Nagu komisjon märgib, võib hinna erinevus olla tingitud muudest teguritest, näiteks iga asjaomase lennuettevõtja kõrgemad või madalamad tegevuskulud.
- 64 Viiendaks, hageja esitatud tabel, milles ei ole viidatud ühelegi allikale ning mis kirjeldab tema punktist-punkti tegevust Marseille Provence'i lennujaamast ja mis näitab rohkem kui 50% langust aastatel 2013–2017, ei tõenda, et terminali mp2 reisijatasude erimäär ja AMSi leping on tema konkurentsipositsiooni asjaomasel turul oluliselt kahjustanud. Esmalt ei ole hageja täpsustanud tabeli koostamisel aluseks võetud asjaolusid, mis puudutavad punktist-punkti vedamist. Seejärel, nagu ta ise mõõnab, ei võtnud ta oma hinnangutes arvesse andmeid, mis puudutavad selliseid ilmselgelt tähtsaid lennuliine nagu Marseille-Pariis ja Marseille-Amsterdam. Kõigele lisaks ei ole ta esitanud mingeid konkreetseid andmeid tema ja Ryanairi vahel teatud ajavahemikul osutatud otsese konkurentsisi mõju kohta hageja punktist-punkti tegevuse vähenemisele.
- 65 Sellega seoses tuleb märkida, et kuna käesoleval juhul on asjaomase turu struktuur kontsentreerimata ja seda iseloomustab tegutsevate ettevõtjate suur hulk, siis ei saa pelgalt eeldada, et hageja punktist-punkti tegevuse vähenemine aastatel 2013–2017, nagu nähtub eelnimetatud tabelist, oli tingitud üksnes terminali mp2 reisijatasude erimäärast ja AMSi lepingust, arvestades tema konkurentsisi Ryanairiga kõnealusel turul. On tõsi, et hagejalt ei saa nõuda, et ta tõendaks, et selline vähenemine on eranditult tingitud kõnesolevatest meetmetest. Kuid hageja peab vähemalt esitama tõendeid, mis näitavad, et arvestades tema otsesest konkurentsisi Ryanairiga liinidel Marseille-Brest, Marseille-Nantes ja Marseille-Lille, mõjutasid need meetmed tema konkurentsipositsiooni sellel turul; hageja selliseid tõendeid esitanud ei ole.
- 66 Vastavalt kohtupraktikale võib konkurentsipositsiooni olulisele kahjustamisele asjaomase konkurendi turul viidata käibe suur langus, märkimisväärne finantskahju, turuosa silmatorkav vähenemine ja tulu saamata jäämine, mille kohta peab konkurent tõendama, et see on põhjustatud abi andmisest (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus *British Aggregates vs. komisjon*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 53). Käesolevas asjas ei ole aga hageja esitanud täpseid, statistilisi ega üksikasjalikke hinnanguid, mis tõendaksid, et turuosa väidetavalt endale võtmise Ryanairi poolt asjaomasel turul oli tingitud terminali mp2 reisijatasude erimäärast ja AMSi lepingust. Sama järeldus kehtib hageja argumenti kohta, et konkurentsisi tõttu Ryanairiga oli ta sunnitud aastatel 2013–2015 sulgema liinid Marseille-Rooma, Marseille-Düsseldorf ja Marseille-Bordeaux. Hageja ei ole nimelt toonud ühtegi konkreetset näidet, mis tõendaks, et nimetatud lennuliinide sulgemine oli tingitud tema konkurentsist Ryanairiga.
- 67 Lisaks tuleb sellega seoses märkida, et Aéroport de Marseille Provence väitis kohtuistungil, ilma et hageja oleks talle vastu vaieldnud, et liinidel Marseille-Lille ja Marseille-Nantes lennuliiklus ei vähenenud, vaid hageja hoopis suurendas pärast Ryanairi saabumist oma lendudele ümberistuvate reisijate arvu.

- 68 Neil asjaoludel ei ole põhjendatud hageja viide sellele, et terminali mp2 reisijatasude erimäär ja AMSi leping kahjustasid hageja konkurentsipositsiooni asjaomasel turul, ning selle põhjal ei ole võimalik tuvastada isikliku puutumuse olemasolu. Isegi kui nende meetmetega võib kaasneda tegevuse piiramine asjaomasel turul, nagu väidab hageja, järeldub eeltoodust, et hageja ei ole esitanud piisavalt tõendeid selle kohta, et tema olukord erineb teiste Ryanairiga asjaomasel turul konkureerivate ettevõtjate olukorrast, nii et teda mõjutataks sama moodi kui kõnealuste meetmete adressaate.
- 69 Oletades, et hageja ja Ryanairi otsest konkurentsi arvestades kahjustavad terminali mp2 reisijatasude erimäär ja AMSi leping hageja konkurentsipositsiooni asjaomasel turul, ei ole eeltoodust lähtudes tõendatud, et tema konkurentsipositsiooni on kahjustatud oluliselt. Seega ei puuduta kõnealused meetmed hagejat kohaldatava kohtupraktika mõttes isiklikult.
- 70 Hageja ülejäänud argumendid ei lükka seda järeldust ümber.
- 71 Esiteks märgib hageja, et ta osales aktiivselt menetluses, mille tulemusena võttis komisjon vastu vaidlustatud otsuse. Ta osutab sellega seoses, et ta esitas Marseille Provence'i lennujaama rakendatud riigiabi meetmete peale järjestikku kaks kaebust, milles väitis, et kõnealused meetmed avaldavad tema kui selle lennujaama kasutaja positsioonile negatiivset mõju. Tema sõnul näitab see, et ta võttis väga aktiivselt osa menetlusest, mis eelnes vaidlustatud otsuse vastuvõtmisele.
- 72 Pelgast hageja osalemisest haldusmenetluses ei saa siiski järeldada, et tal on õigus esitada hagi (7. märtsi 2013. aasta kohtumäärus UOP vs. komisjon, T-198/09, ei avaldata, EU:T:2013:105, punkt 27, ning 22. juuni 2016. aasta kohtuotsus Whirlpool Europe vs. komisjon, T-118/13, EU:T:2016:365, punkt 55), isegi kui tal on menetluses olnud oluline roll, esitades muu hulgas vaidlustatud otsuse aluseks olnud kaebuse (vt selle kohta 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus 3F vs. komisjon, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punktid 94 ja 95).
- 73 Teiseks viitab hageja ühele intervjuule Ryanairi tegevjuhiga, kus viimane teatas, et Ryanair konkureerib hagejaga. Abi saanud lennuettevõtja juhi isiklik arvamus ei ole siiski piisav tõendamaks, et selle ettevõtja konkurentide positsiooni asjaomasel turul kahjustatakse. Liiati ei nähtu sellest intervjuust, et tegevjuht oleks hagejale Ryanairi suhtes erilise konkurentsipositsiooni omistanud. Tegevjuht kinnitas eeskätt, et neil on „üha rohkem konkurente“ ja et „sellised vedajad nagu [tema], Alitalia, Lufthansa on tulevikus sunnitud järgima [suundumust odavatele teenustele]“. Seega peab tegevjuht hagejat üksnes üheks tema lennuettevõtte konkurendiks teiste hulgas.
- 74 Kolmandaks esitab hageja turu-uuringu, mille ta tegi 2017. aasta septembris. Selles uuringus mõõdeti Herfindahli-Hirschmani indeksit (HHI), mida loetakse üldiselt turukonkurentsi intensiivsuse mõõdupuuks. Ryanairi ja hageja vahelise konkurentsi kohta on uuringus öeldud, et võttes arvesse ühesuguste lennuliinide suurt arvu, mõjutab Ryanairi kasv otseselt lennukontserni, kuhu kuulub hageja. Sama uuringu järgi konkureeris Ryanair 2016. aastal selle lennukontserniga kümnel lennuliinil Prantsuse linnade vahel ja 37 lennuliinil Prantsuse linna ja väljaspool Prantsusmaad asuva Euroopa linna vahel.
- 75 Selle turu-uuringu abil on küll võimalik tuvastada, et hageja ja Ryanair omavahel konkureerivad, kuid see absoluutselt ei tõenda, et terminali mp2 reisijatasude erinev määr ja AMSi leping on hageja konkurentsipositsiooni asjaomasel turul oluliselt kahjustanud. Ühelt poolt asjaolu, et kõnealuses uuringus on öeldud, et „tihtipeale ei ole Ryanair ainus ettevõtja nendel marsruutidel, kus ta tegutseb, ja seega võivad makstud toetused mõjutada konkurentsi“, on üldist laadi väide, mis ei individualiseeri hageja positsiooni võrreldes teiste Ryanairi konkurentide positsiooniga asjaomasel turul. Teiselt poolt uuringus esitatud väide, et „võttes arvesse ühesuguste lennuliinide suurt arvu, mõjutab Ryanairi kasv otseselt [lennukontserni, kuhu hageja kuulub]“, võib osutada sellele, et konkurents Ryanairiga hagejat otseselt mõjutab, kuid see ei tõenda, et eespool mainitud meetmed teda asjasse puutuva kohtupraktika mõttes oluliselt mõjutaksid.

- 76 Neljandaks viitab hageja 25. juuni 1998. aasta kohtuotsusele *British Airways jt vs. komisjon* (T-371/94 ja T-394/94, EU:T:1998:140), milles Üldkohus tunnistas hageja sõnul vastuvõetavaks muu hulgas lennuettevõtjate *British Airwaysi* ja *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedeni* esitatud hagid komisjoni otsuse peale, millega tunnistati pärast ametlikku uurimismenetlust siseturuga kokkusobivaks abi, mille Prantsuse ametivõimud olid talle andnud.
- 77 25. juuni 1998. aasta kohtuotsuses *British Airways jt vs. komisjon* (T-371/94 ja T-394/94, EU:T:1998:140) tühistas Üldkohus ilma hagi vastuvõetavust – mida komisjon ka ei tõstatanud – otseselt hindamata otsuse, mille peale oli selle kohtuotsuse aluseks olnud kohtuasjas hagi esitatud. Kohtuotsuses käsitleti sellise meetme kehtivust, millega suurendati hageja kapitali mitme miljardi Prantsuse frangi võrra ja nähti ette selle lennuettevõtja restruktureerimiskava, mille eesmärk oli tema majandusliku ja finantsilise võimekuse taastamine.
- 78 Käesolev kohtuasi puudutab aga terminali mp2 reisijatasude erinevat määra ja AMSi lepingut. Seega erineb see 25. juuni 1998. aasta kohtuotsuse *British Airways jt vs. komisjon* (T-371/94 ja T-394/94, EU:T:1998:140) aluseks olnud kohtuasjast nii vaidlustatud meetmete eseme kui ka nende meetmete ulatuse poolest. Kõnealune kohtuotsus puudutas üldjoontes kapitalisüsti väga suures summas lennuettevõtjale, et tagada üldiselt tema elujõulisus lennutranspordi sektoris, samas kui käesolev kohtuasi puudutab vaid konkureerivate lennuettevõtjate tegevust ühes konkreetses lennujaamas. Seetõttu asjaolu, et selle, 1998. aastast pärit kohtuotsuse aluseks olevas kohtuasjas tunnistati hagi struktuuriabi osas kaudselt vastuvõetavaks, ei välista teistsuguse hinnangu andmist selle kohta, kas terminali mp2 reisijatasude erineva määra ja AMSi lepinguga on hageja konkurentsipositsiooni asjaomasel turul olulist kahjustatud.
- 79 Seda järeldust ei kummuta hageja argument, et juhul, kui käesolev hagi peaks tunnistatama vastuvõetamatuks, kohaldaks Üldkohus nende kahe juhtumi puhul erinevat vastuvõetavuse standardit ja sellega rikutaks õigust tõhusale õiguskaitsevahendile, mis on Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikliga 47 tagatud.
- 80 Meenutuseks, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa tühistamishagi vastuvõetavuse tingimust kõrvale jätta selle tõttu, kuidas hageja tõlgendab õigust tõhusale kohtulikule kaitsele. Nii on täpsemalt seoses käesoleva hagi esemeks oleva valdkonnaga otsustatud, et isik, keda riigiabi valdkonnas tehtud komisjoni otsus otseselt ja isiklikult ei puuduta ja kelle huve selle otsuse esemeks olev riiklik meede seega ei riiva, ei saa selle otsuse puhul tugineda õigusele kohtulikule kaitsele (vt selle kohta 22. novembri 2007. aasta kohtuotsus *Sniace vs. komisjon*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punktid 64 ja 65). Eespool esitatud asjaoludest tuleneb, et käesolevas asjas puudub just üks nendest kahest tingimusest, kuna hageja ei ole tõendanud, et vaidlustatud otsus puudutab teda isiklikult. Võttes arvesse, et käesolevas kohtuasjas ja 25. juuni 1998. aasta kohtuotsuse *British Airways jt vs. komisjon* (T-371/94 ja T-394/94, EU:T:1998:140) aluseks olnud kohtuasjas ei käsitleta identseid või isegi sarnaseid meetmeid, ei ole hagejal alust väita, et käesoleva hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata jätmise riivab tema õigust tõhusale kohtulikule kaitsele.
- 81 Kõigest eeltoodust järeldub, et hageja ei ole tõendanud, et nii terminali mp2 reisijatasude erinev määra kui ka AMSi leping individualiseeriks teda võrreldes teiste Ryanairi konkurentidega asjaomasel turul.
- 82 Neil asjaoludel tuleb käesolev hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata jätta.

Kohtukulud

- 83 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja hageja on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud välja mõista hagejalt.

- 84 Lisaks võib kodukorra artikli 138 lõike 3 kohaselt Üldkohus otsustada, et menetlusse astuja, keda ei ole sama artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud, kannab oma kohtukulud ise. Käesoleval juhul jäävad komisjoni toetuseks menetlusse astujate kohtukulud nende endi kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kuues koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

- 1. Jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.**
- 2. Jätta Société Air France'i kohtukulud tema enda kanda ja mõista temalt välja Euroopa Komisjoni kohtukulud.**
- 3. Ryanair DAC, Airport Marketing Services Ltd ja Aéroport Marseille Provence SA kannavad ise oma kohtukulud.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 11. juulil 2019 Luxembourgis.

Allkirjad

Sisukord

| | |
|--|----|
| Vaidluse taust | 2 |
| Menetlus ja poolte nõuded | 3 |
| Õiguslik käsitus | 4 |
| Investeeringutoetus | 5 |
| Terminali mp2 reisijatasude erinev määr ja AMSi leping | 7 |
| Kohtukulud | 12 |