



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA OPĆEG SUDA (šesto prošireno vijeće)

11. srpnja 2019.\*

„Tužba za poništenje – Državne potpore – Mjere koje je Francuska poduzela u korist Zračne luke Marseille Provence i zračnih prijevoznika korisnika zračne luke – Odluka kojom se potpora proglašava spojivom s unutarnjim tržištem – Subvencije za ulaganje – Različite naknade zračnih luka koje se primjenjuju na domaće i međunarodne letove – Smanjene naknade zračnih luka s ciljem poticanja uvođenja letova s novog terminala Marseille-Provence 2 – Nepostojanje osobnog utjecaja – Nepostojanje bitnog utjecaja na konkurentnost – Nedopuštenost”

U predmetu T-894/16,

**Société Air France**, sa sjedištem u Tremblay-en-Franceu (Francuska), koje zastupa R. Sermier, odvjetnik,

tužitelj,

protiv

**Europske komisije**, koju zastupaju S. Noë, C. Giolito i C. Georgieva-Kecsmar, u svojstvu agenata,

tuženik,

koju podupiru

**Aéroport Marseille Provence SA**, sa sjedištem u Marignaneu (Francuska), koji zastupa A. Lepièce, odvjetnik,

**Ryanair DAC**, ranije Ryanair Ltd, sa sjedištem u Dublinu (Irska),

i

**Airport Marketing Services Ltd**, sa sjedištem u Dublinu,

koje zastupaju E. Vahida i I.-G. Metaxas-Maranghidis, odvjetnici,

intervenijenti,

povodom zahtjeva koji se temelji na članku 263. UFEU-a i kojim se zahtijeva poništenje Odluke Komisije (EU) 2016/1698 od 20. veljače 2014. o mjerama SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) koje je Francuska poduzela u korist Zračne luke Marseille Provence i zračnih prijevoznika korisnika Zračne luke (SL 2016., L 260. str. 1.).

\* Jezik postupka: francuski

OPĆI SUD (šesto prošireno vijeće),

u sastavu: G. Berardis, predsjednik, S. Papasavvas, D. Spielmann (izvjestitelj), Z. Csehi i O. Spineanu-Matei, suci,

tajnik: E. Artemiou, administratorica,

uzimajući u obzir pisani dio postupka i nakon rasprave održane 10. siječnja 2019.,

donosi sljedeću

**Presudu**

**Okolnosti spora**

- 1 Zračna luka Marseille Provence smještena je u departmanu Bouches-du-Rhône u Francuskoj. Jedna je od najvećih zračnih luka u državi. Godine 2012. prihvatila je više od osam milijuna putnika. S ciljem da učini svoj promet dinamičnijim i da preusmjeri svoj razvoj prema europskim destinacijama, 2004. je odlučila pored glavnog terminala (u daljnjem tekstu: terminal mp1) uspostaviti novi terminal namijenjen niskotarifnim letovima (u daljnjem tekstu: terminal mp2). Radovi su započeli u prosincu 2005. te je terminal mp2 počeo raditi u rujnu 2006.
- 2 Europska komisija je 27. ožujka 2007. zaprimila pritužbu s datumom 15. ožujka 2007. koju je podnio tužitelj, Société Air France, u kojoj su navedene nezakonite potpore koje je Conseil général des Bouches-du-Rhône (Opće vijeće departmana Bouches-du-Rhône, Francuska) dodijelio Zračnoj luci Marseille Provence te nezakonite potpore koje je Zračna luka dodijelila društvu Ryanair DAC, ranije Ryanair Ltd, i drugim zračnim prijevoznicima. Te se prednosti posebno odnose na smanjene naknade zračnih luka s ciljem poticanja uvođenja letova s novog terminala mp2.
- 3 Dana 27. studenoga 2009. tužitelj je podnio pritužbu Komisiji u pogledu nezakonitih potpora koje je dodijelilo više francuskih regionalnih i lokalnih zračnih luka, među kojima i Zračna luka Marseille Provence.
- 4 Dana 7. svibnja 2008. Conseil d'État (Državno vijeće, Francuska) ukinuo je homologirane cijene naknade po putniku za terminal mp2 Zračne luke Marseille Provence primjenjive od 1. lipnja 2006. te one primjenjive od 1. siječnja 2007., i to zbog nedostatnosti opravdanja računovodstvenih podataka uzetih u obzir pri izračunu naknade.
- 5 Nakon ukidanja homologiranih cijena naknade po putniku primjenjivih na terminalu mp2 počevši od 1. lipnja 2006. te onih primjenjivih od 1. siječnja 2007. Direction générale de l'aviation civile, rattachée au ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Glavna uprava za civilno zrakoplovstvo pri Ministarstvu okoliša, održivog razvoja i energetike) zatražio je od revizorske tvrtke provođenje studije, završene u studenome 2008., o metodama raspodjele troškova i prihoda te o određivanju cijena terminala mp1 i mp2. Na temelju te revizije Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Marseille Provence (Gospodarska i industrijska komora Marseille Provence, Francuska, u daljnjem tekstu: CCIMP) uveo je nove cijene naknade po putniku, primjenjive retroaktivno.
- 6 Odlukom od 13. srpnja 2011., upućenom Francuskoj Republici, Komisija je pokrenula postupak predviđen člankom 108. stavkom 2. UFEU-a te je pozvala zainteresirane strane da joj podnesu svoja očitovanja o predmetnim mjerama (u daljnjem tekstu: odluka o pokretanju postupka).

- 7 Komisija je primila očitovanja Francuske Republike, CCIMP-a, tužitelja, Ryanaira i Airport Marketing Services Ltd (u daljnjem tekstu: AMS), društva kćeri u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair.
- 8 Dana 20. veljače 2014. Komisija je donijela Odluku (EU) 2016/1698 o mjerama SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) koje je Francuska poduzela u korist zračne luke Marseille Provence i zračnih prijevoznika korisnika Zračne luke (SL 2016., L 260, str. 1., u daljnjem tekstu: pobijana odluka).
- 9 U pobijanoj odluci Komisija je prije svega smatrala da je Zračna luka Marseille Provence primila potporu za ulaganje spojivu s unutarnjim tržištem. Utvrdila je da terminal mp2 i povezana stajanka zrakoplova nisu namijenjeni određenom zračnom prijevozniku. Prema Komisiji, navedeni terminal je dakle otvoren svim prijevoznicima koji se žele njime koristiti, pod uvjetom pružanja ograničene razine usluga. Navela je da je ta zračna luka objavila poziv za iskazivanje interesa za uporabu tog terminala i da je, kako nije bio u uporabi u svojem punom kapacitetu, isti terminal bio dostupan svim zainteresiranim zračnim kompanijama. Usto, utvrdila je da su zračni prijevoznici plaćali i cijene kojima su pokriveni barem granični troškovi nastali svakim ugovorom.
- 10 Nadalje, Komisija je ispitala cijene naknade po putniku za terminal mp2. Konkretnije, utvrdila je da bi razuman subjekt, kako bi utvrdio profitabilnost projekta terminala koji nudi jednostavne usluge i odgovarajuće naknade, uzeo u obzir sve zrakoplovne i izvanzrakoplovne prihode te bi pritom vodio računa o fleksibilnosti prometne potražnje u odnosu na određivanje predviđenih cijena naknada zračne luke. Smatrala je da „odstupanje između cijene naknade po putniku i troška po putniku, koji je [bio] pokriven izvanzrakoplovnim prihodima, stoga ne predstavlja prednost dodijeljenu zračnim prijevoznicima, nego je posljedica optimiziranja koje upravitelj provodi kako bi, naprotiv, učinio svoj projekt ulaganja profitabilnim” (uvodna izjava 369. pobijane odluke). Zaključila je da je odluka o određivanju cijena dotičnog terminala utvrđena u skladu s načelom razumnog subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- 11 Konačno, Komisija je ispitala ugovor o zakupu prostora za oglašavanje sklopljen 19. svibnja 2006. između CCIMP-a i AMS-a (u daljnjem tekstu: „ugovor AMS”). Taj ugovor je sklopljen na trajanje od pet godina, s mogućnošću jednog produljenja na isto razdoblje te nije bio predmet natječajnog postupka ni prethodne objave. Cilj mu je bio osigurati oglašavanje odredišta Marseille u svrhu privlačenja velikog broja putnika.
- 12 Na temelju studije o profitabilnosti koju je izradila Francuska Republika o profitabilnosti financijskih marži proizašlih iz letova društva Ryanair u razdoblju od 2007. do 2021., a na koju se sam CCIMP oslonio pri donošenju odluke o sklapanju ugovora AMS, Komisija je utvrdila da su prosječni troškovi po putniku tog zračnog prijevoznika omogućavali utvrđivanje profitabilnosti projekta izgradnje čitavog terminala mp2. Zaključila je da su, u svakom trenutku, cijene primijenjene na zračne prijevoznike, uzimajući u obzir iznesena različita sniženja i troškove dotičnog ugovora, pokrivale barem dodatne troškove povezane s uporabom Zračne luke Marseille Provence od dotičnog zračnog prijevoznika.

### **Postupak i zahtjevi stranaka**

- 13 Tužbom podnesenom tajništvu Općeg suda 19. prosinca 2016. tužitelj je pokrenuo ovaj postupak.
- 14 Aktom podnesenim tajništvu Općeg suda 23. ožujka 2017. Zračna luka Marseille Provence SA zatražila je intervenciju u ovom postupku u potporu zahtjevu Komisije.
- 15 Aktima podnesenima tajništvu Općeg suda 26. ožujka 2017. Ryanair i AMS su zatražili intervenciju u ovom postupku u potporu zahtjevu Komisije.

- 16 Predsjednik šestog vijeća Općeg suda odobrio je te intervencije rješenjem od 29. svibnja 2017. Intervenijenti su podnijeli svoje podneske, a glavne stranke podnijele su očitovanja na njih u za to određenim rokovima.
- 17 Opći sud na prijedlog šestog vijeća i primjenom članka 28. svojeg Poslovnika odlučio je uputiti predmet proširenom sastavu suda.
- 18 Na temelju prijedloga suca izvjestitelja Opći sud (šesto prošireno vijeće) odlučio je otvoriti usmeni dio postupka i u okviru mjera upravljanja postupkom predviđenih u članku 89. svojeg Poslovnika pozvao stranke da odgovore na određena pitanja. Stranke su postupile po tim zahtjevima u za to određenim rokovima.
- 19 Izlaganja stranaka saslušana su na raspravi održanoj 10. siječnja 2019.
- 20 Tužitelj od Općeg suda zahtijeva da:
- poništi pobijanu odluku;
  - naloži Komisiji snošenje troškova.
- 21 Komisija, koju podupiru intervenijenti, od Općeg suda zahtijeva da:
- tužbu odbaci kao nedopuštenu odnosno da je u svakom slučaju odbije kao neosnovanu;
  - naloži tužitelju snošenje troškova.

## Pravo

- 22 Komisija, koju podupiru intervenijenti, tvrdi da je tužba nedopuštena s obzirom na to da, u biti, tužitelj nema aktivnu procesnu legitimaciju. Konkretnije, ističe da se predmetne mjere ne odnose na tužitelja izravno i osobno i da on nije objasnio kako pobijana odluka utječe na njega na temelju određenih osobina koje su mu svojstvene ili činjenične situacije koja ga razlikuje od bilo koje druge osobe.
- 23 Tužitelj smatra da se s obzirom na svoju situaciju, suprotno tvrdnjama Komisije, nalazi u položaju analognom onome u kojem se nalazi osoba kojoj je pobijani akt upućen. Pozivajući se na sudsku praksu, smatra da dopuštenost tužbe trećega u odnosu na korisnika potpore pretpostavlja da je prvi u odnosu tržišnog natjecanja s drugim i da potpora može bitno utjecati na tržišni položaj te treće strane. Poziva se i na presudu od 25. lipnja 1998., *British Airways i dr./Komisija* (T-371/94 i T-394/94, EU:T:1998:140) i tvrdi da je Opći sud u njoj implicitno potvrdio da je konkurentskim zračnim prijevoznicima bilo dopušteno osporavati odluku Komisije kojom se proglašavaju valjanima mjere državne potpore kojih je tužitelj bio korisnik.
- 24 U tom pogledu valja podsjetiti da članak 263. četvrti stavak UFEU-a predviđa dva slučaja u kojima se fizičkoj ili pravnoj osobi priznaje procesna legitimacija za podnošenje tužbe za poništenje protiv akta Unije koji joj nije upućen. S jedne strane, takva tužba može se podnijeti pod uvjetom da se taj akt izravno i osobno odnosi na nju. S druge strane, takva osoba može pokrenuti postupak protiv regulatornog akta koji ne podrazumijeva provedbene mjere ako se on izravno odnosi na nju.
- 25 U konkretnom slučaju, pobijana odluka upućena je samo Francuskoj Republici i odnosi se na pojedinačnu potporu u smislu članka 1. točke (e) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL 2015., L 248, str. 9. i ispravak SL 2017., L 186, str. 17.). Budući da pobijana odluka dakle ima pojedinačan karakter, ona ne može biti regulatorni akt u smislu članka 263. četvrtog stavka UFEU-a koji se odnosi

- na svaki akt opće primjene, osim zakonodavnih akata (vidjeti presudu od 3. prosinca 2014., *Castelnou Energía/Komisija*, T-57/11, EU:T:2014:1021, t. 23. i navedenu sudsku praksu). Zato je, s obzirom na to da tužitelju pobijana odluka nije upućena, tužba dopuštena samo pod uvjetom da se ta odluka izravno i osobno odnosi na njega (presuda od 22. lipnja 2016., *Whirlpool Europe/Komisija*, T-118/13, EU:T:2016:365, t. 41.).
- 26 Prema ustaljenoj sudskoj praksi, subjekti kojima odluka nije upućena mogu tvrditi da se ta odluka na njih osobno odnosi samo ako na njih utječe zbog određenih osobina koje su im svojstvene ili zbog neke činjenične situacije koja ih razlikuje od bilo koje druge osobe, čime ih stavlja u položaj analogan onome osoba kojima je takva odluka upućena (presude od 15. srpnja 1963., *Plaumann/Komisija*, 25/62, EU:C:1963:17, str. 223. i od 21. prosinca 2016., *Komisija/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, t. 15.).
- 27 U okviru postupka nadzora državnih potpora predviđenog člankom 108. UFEU-a valja razlikovati, s jedne strane, prethodnu fazu ispitivanja potpora propisanu stavkom 3. toga članka, čiji je jedini cilj omogućiti Komisiji da stekne prvi dojam o djelomičnoj ili potpunoj spojivosti konkretne potpore i, s druge strane, fazu ispitivanja iz stavka 2. navedenog članka. Tek u toj drugoj fazi, kojoj je svrha omogućiti Komisiji stjecanje potpune slike o svim činjenicama predmeta, Ugovor propisuje obvezu Komisije da pozove stranke da podnesu svoje primjedbe (vidjeti presudu od 9. srpnja 2009., *3F/Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, t. 30. i navedenu sudsku praksu).
- 28 Ako poduzetnik dovodi u pitanje osnovanost odluke o ocjeni potpore koja je donesena na temelju članka 108. stavka 3. UFEU-a ili nakon službenog postupka ispitivanja, sama činjenica da ga se može smatrati zainteresiranom stranom u smislu stavka 2. toga članka ne može biti dovoljna kako bi se dopustila tužba. On stoga mora dokazati da ima poseban status u smislu presude od 15. srpnja 1963., *Plaumann/Komisija* (25/62, EU:C:1963:17) (vidjeti u tom smislu rješenje od 10. studenoga 2015., *Compagnia Trasporti Pubblici i dr./Komisija*, T-187/15, neobjavljeno, EU:T:2015:846, t. 18.). Tomu je osobito tako u situaciji kada je na njegov položaj na tržištu bitno utjecala potpora koja je predmet navedene odluke (presuda od 22. lipnja 2016., *Whirlpool Europe/Komisija*, T-118/13, EU:T:2016:365, t. 44.).
- 29 S tim u vezi, utvrđeno je da se odluka Komisije o zatvaranju službenog postupka ispitivanja pokrenutog na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a u vezi s državnim potporom odnosi, uz poduzetnika koji je korisnik potpore, i na poduzetnike koji su mu konkurenti i koji su odigrali aktivnu ulogu u okviru tog postupka ako je mjera potpore koja je predmet odluke čije se poništenje traži bitno utjecala na njihov položaj na tržištu. Poduzetnik se dakle ne može pozivati isključivo na svoje svojstvo konkurenta u odnosu na korisnika potpore, nego, kao što je već navedeno, mora usto dokazati, uzimajući u obzir stupanj svojeg mogućeg sudjelovanja u postupku i stupanj utjecaja na svoj položaj na tržištu, da je u činjeničnoj situaciji koja ga stavlja u položaj analogan onome osoba kojima je odluka upućena (vidjeti rješenje od 7. ožujka 2013., *UOP/Komisija*, T-198/09, neobjavljeno, EU:T:2013:105, t. 25. i 26. i navedenu sudsku praksu; vidjeti također u tom smislu presudu od 28. siječnja 1986., *Cofaz i dr./Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, t. 25., i rješenje od 27. svibnja 2004., *Deutsche Post i DHL/Komisija*, T-358/02, EU:T:2004:159, t. 33. i 34.).
- 30 Valja podsjetiti da se o dopuštenosti tužbe odlučuje na temelju uvjeta koji su postojali u trenutku podnošenja tužbe, to jest na dan podnošenja tužbe (rješenje od 15. prosinca 2010., *Albertini i dr. i Donnelly/Parlament*, T-219/09 i T-326/09, EU:T:2010:519, t. 39., i presuda od 3. prosinca 2014., *Castelnou Energía/Komisija*, T-57/11, EU:T:2014:1021, t. 34.).
- 31 U ovom slučaju valja utvrditi da tužitelj osporava neke mjere koje je Komisija ispitala u pobijanoj odluci. S jedne strane, osporava se subvencija za ulaganje za izgradnju terminala mp2 i, s druge strane, osporavaju se cijene naknada po pojedinačnom putniku tog terminala kao i ugovor AMS koji, uzeti

zajedno, predstavljaju državnu potporu u korist posljednjeg. Stoga valja ispitati aktivnu procesnu legitimaciju tužitelja što se tiče, s jedne strane, subvencije za ulaganje i, s druge strane, tih cijena i tog ugovora.

### *O subvenciji za ulaganje*

- 32 Komisija smatra da ne postoji nikakav odnos tržišnog natjecanja između tužitelja i Zračne luke Marseille Provence, korisnika potpore, kad je riječ o subvencijama za ulaganje dodijeljenima CCIMP-u za izgradnju terminala mp2. Konkretnije, navodi da je odvojeno analizirala tu subvenciju dodijeljenu CCIMP-u i navodnu operativnu potporu dodijeljenu CCIMP-om zračnim prijevoznicima. Navodi da je tužitelj morao moći dokazati u predmetnom slučaju da je CCIMP prenio tu subvenciju na Ryanair. Međutim, to nije tako s obzirom na to da odluka o dodjeljivanju iste subvencije nije nametala nikakvu obvezu CCIMP-u da omogući tom zračnom prijevozniku pristup povoljnijim uvjetima.
- 33 Podredno, Komisija navodi da, u nedostatku odnosa tržišnog natjecanja između zračne luke koja je korisnik potpore i tužitelja, posljednji nema pravni interes. Konkretno, poništenje pobijane odluke u odnosu na subvenciju za ulaganje ne bi mu donijelo nikakvu korist.
- 34 Tužitelj tvrdi da je Ryanair pravi korisnik subvencije za ulaganje dodijeljene CCIMP-u. Tvrdi da se u odluci o pokretanju postupka jasno ističe neraskidiva veza koja postoji između subvencija za ulaganja dodijeljenih CCIMP-u i prijevoznika Ryanaira s obzirom na to da je ta subvencija omogućila Zračnoj luci Marseille Provence dodjelu umjetno niskih cijena jednom od njegovih izravnih konkurenata. Konkretnije, poziva se na točke 90., 91. i 275. te odluke kako bi dokazao postojanje neraskidive veze između subvencije koju je primio CCIMP za izgradnju terminala mp2 i prednosti koju je ostvario Ryanair kao korisnik istog terminala. Tvrdi da te točke objašnjavaju mehanizam kojim je CCIMP prenio na Ryanair gospodarsku korist iste subvencije i jasno objašnjavaju usku poveznicu između predmetne subvencije i gospodarske prednosti koju je Ryanair ostvario. Prema tužitelju, dovoljno je dokazati postojanje odnosa tržišnog natjecanja s Ryanairom u toj zračnoj luci da bi se tužba proglasila dopuštenom.
- 35 U tom smislu, treba utvrditi da je subvencija za ulaganje za izgradnju terminala mp2 dodijeljena isključivo CCIMP-u, što stranke uostalom ne osporavaju. Također treba napomenuti da u pobijanoj odluci Ryanair nije bio određen kao korisnik potpore za investicije. Kao što je u više navrata navedeno u spomenutoj odluci, Komisija je smatrala da je CCIMP bio jedini korisnik navedene subvencije.
- 36 Točnije, Komisija je ispitala uvjete vezane za postojanje gospodarske djelatnosti i poduzetnika u ovom slučaju samo u odnosu na CCIMP. Nadalje, u točki 6.1. pobijane odluke navela je da CCIMP koristi Zračnu luku Marseille Provence i naplaćuje troškove korisnicima te infrastrukture.
- 37 Isto tako, u točki 6.1.3. pobijane odluke, postojanje selektivne prednosti procijenjeno je samo u odnosu na CCIMP. U tom je pogledu Komisija smatrala da „subvencije za ulaganje [daju] prednost samo CCIMP-u u odnosu na druge upravitelje zračne luke i poduzetnike u drugim sektorima”.
- 38 Osim toga, kriterij utjecaja na tržišno natjecanje i trgovinu unutar Unije procijenjen je samo u odnosu na CCIMP. U tom smislu Komisija je utvrdila da je „CCIMP, kao upravitelj Zračne luke Marseille Provence, [bio] u konkurenciji s drugim čvorištima koja opslužuju isto prihvatno područje na udaljenosti manjoj od 100 km ili 60 minuta”. Također je nadodala da „je postojalo tržišno natjecanje među upraviteljima zračnih luka koji su zaduženi za upravljanje njima” i „posljedično, dodjela potpore CCIMP-u [mogla je] ojačati njegov položaj na tom tržištu”.
- 39 S obzirom na navedeno, potrebno je dakle ispitati je li, kao što tvrdi tužitelj i u svjetlu činjenica iznesenih u postupku, Ryanair neizravno koristio subvenciju za ulaganje za izgradnju terminala mp2.

- 40 U tom smislu, na prvom mjestu, i suprotno onomu što tvrdi tužitelj, ne proizlazi iz odluke o pokretanju postupka postojanje neraskidive veze između subvencija za ulaganja dodijeljenih CCIMP-u i Ryanaira. Točnije, što se tiče točaka 90. i 91. te odluke, Komisija se samo pozvala na izvješće koje je pripremio revizorski ured bez donošenja vlastitih zaključaka. Nadalje, u točki 275. te odluke nije utvrdila da su zračni prijevoznici korisnici terminala mp2 bili i korisnici subvencije za ulaganje dodijeljene CCIMP-u, nego se samo pitala o učinku eventualne nespojivosti potpore za ulaganje i o pitanju čine li cijene naknade po putniku koje primjenjuje CCIMP potporu.
- 41 Nadalje, iz odluke o pokretanju postupka proizlazi da nikakva prednost nije dodijeljena Ryanairu vezano uz pristup i korištenje terminala mp2. Naime, taj terminal je bio otvoren svim zračnim prijevoznicima koji su bili zainteresirani za njega, pri čemu nije bio rezerviran za jednog ili više određenih zračnih prijevoznika. U tom pogledu točka 31. te odluke upućuje na preambulu Pravilnika o uporabi terminala mp2, objavljenog na internetu 18. srpnja 2006., koji, među ostalim, određuje da je: „uporaba ovog terminala načelno otvorena svim zračnim prijevoznicima koji se obvežu poštovati opće uvjete uporabe tog terminala utvrđene njegovim odredbama”. Taj element je, naime, naveden u uvodnoj izjavi 291. pobijane odluke, u kojoj je Komisija navela da je: „u skladu s informacijama koje je dostavila Francuska [Republika], a posebno s pravilnikom o uporabi [predmetnog] terminala [...], nova infrastruktura [stavljena] jednako i nediskriminirajuće na raspolaganje svim potencijalnim korisnicima (zračni prijevoznici)”.
- 42 Drugo, iz spisa proizlazi da je, nakon poziva za podnošenje projekata koji je CCIMP objavio 2004. namijenjenog zračnim prijevoznicima, tužitelj podnio prijavnu dokumentaciju za terminal mp2. Konkretnije, bio je zainteresiran za zračnu liniju od Zračne luke Marseille Provence prema Zračnoj luci Paris-Orly (Francuska) i predlagao je devetnaest letova dnevno od ponedjeljka do petka, četrnaest letova subotom i osamnaest letova nedjeljom. Međutim, pregovori između tužitelja i upravitelja te zračne luke su naposljetku propali, posebno zbog ograničenja prometa tog terminala za „*point to point*” letove i zbog činjenice da je taj terminal trebao prihvaćati samo domaće letove i letove unutar Unije. Također treba napomenuti da potpuni obujam ponuda koje su dostavili zračni prijevoznici nije prekoračio planirani kapacitet pa nije trebalo izvršiti nikakav izbor. Svaki zračni prijevoznik koji je pokazao interes tako je dobio pristup predmetnom terminalu. Stoga, ne samo da uporaba istog terminala nije bila rezervirana za određene zračne prijevoznike, posebno Ryanair, nego je tužitelj mogao jednako tako imati pristup da su pregovori s upraviteljem zračne luke bili završeni.
- 43 Treće, protivno onome što je naveo tužitelj, rješenje Općeg suda iz presude od 10. svibnja 2016., u predmetu Air One/Komisija (T-395/04, EU:T:2006:123), nije primjenjivo u predmetnom slučaju. Naime, ta presuda odnosi se na propust Komisije da donese odluku tijekom prethodne faze ispitivanja potpora te je tužbom podnesenom u predmetu u kojem je donesena ta presuda tužitelj tražio zaštitu svojih postupovnih prava. Opći sud je, dakle, razmotrio pitanje može li se tužitelj u tom predmetu smatrati zainteresiranom stranom u smislu članka 88. stavka 2. UEZ-a (koji je posao članak 108. stavak 2. UFEU-a) (presuda od 10. svibnja 2006., Air One/Komisija, T-395/04, EU:T:2006:123, t. 34.). Nasuprot tome, u ovom slučaju, pobijana odluka je donesena na kraju službenog postupka ispitivanja i tužitelj nema za cilj zaštitu svojih postupovnih prava, nego osporavanje osnovanosti te odluke.
- 44 S obzirom na prethodno navedeno, tužitelj ne može valjano tvrditi da je Ryanair bio neizravni korisnik subvencije za ulaganje za izgradnju terminala mp2. Iz toga slijedi da, u nedostatku odnosa tržišnog natjecanja između CCIMP-a i tužitelja, posljednji nema temelj za tvrdnju da se pobijana odluka odnosi na njega osobno po pitanju subvencije za ulaganja. Posljedično, u dijelu u kojem se odnosi na tu potporu, predmetna tužba je nedopuštena i nije potrebno ispitati argument koji je Komisija podredno istaknula, navodeći nepostojanje pravnog interesa tužitelja u tom pogledu.

### ***O posebnim cijenama naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovoru AMS***

- 45 Komisija ističe da se situacija tužitelja ne razlikuje od one drugih zračnih prijevoznika koji koriste Zračnu luku Marseille Provence i da se, posljedično, navodna potpora zračnim prijevoznicima ne odnosi na njega osobno. Priznaje da se tužitelj nalazi u odnosu tržišnog natjecanja s Ryanairom i dodaje da, prema sudskoj praksi, postojanje takvog odnosa s korisnikom potpore nije samo po sebi dovoljno da bi se smatralo da se ona odnosi na njega osobno. U tom smislu navodi da je tužitelj samo jedan od brojnih konkurenata Ryanaira i utvrđuje da se, iako taj zračni prijevoznik opslužuje 29 od 41 ponuđenih destinacija na terminalu mp2, isti nalazi u izravnom tržišnom natjecanju s Ryanairom samo na vrlo ograničenim destinacijama koje imaju skromnu gospodarsku važnost.
- 46 Nadalje, prilikom ispitivanja na raspravi Komisija je navela da Opći sud treba analizirati učinak posebnih cijena naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovora AMS na općem europskom tržištu zračnog prijevoza i, podredno, u okviru linija od Zračne luke Marseille Provence i natrag.
- 47 Tužitelj u biti tvrdi da se nalazi u odnosu tržišnog natjecanja s Ryanairom i da mjere koje posljednji koristi u Zračnoj luci Marseille Provence, odnosno posebne cijene naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovor AMS, posebno utječu na njega.
- 48 Konkretno, tužitelj navodi da je, uz Ryanair, jedan od glavnih korisnika Zračne luke Marseille Provence te da su ta dva zračna prijevoznika bila 2017. u izravnom tržišnom natjecanju na tri destinacije za koje letovi polaze iz te zračne luke, a to su Brest (Francuska), Nantes (Francuska) i Ibiza (Španjolska). U tom smislu, tijekom ispitivanja na raspravi, naveo je da je u području zračnog prijevoza putnika u praksi odlučivanja tijela nadležnih za tržišno natjecanje svaka povratna linija, odnosno svaki par „odredište i destinacija”, predstavljala mjerodavno tržište.
- 49 Tužitelj je u replici istaknuo da je, na linijama na kojima je bio u izravnom tržišnom natjecanju s Ryanairom, između 2014. i 2016. obujam prometa posljednjeg iznosio između 360 000 i 660 000 sjedala godišnje, dok je broj putnika koje je on prevezao iznosio između 530 000 i 660 000 putnika godišnje. Na raspravi je istaknuo da je 2018. prevezao otprilike 2,6 milijuna putnika iz Marseillea (Francuska) i u Marseille i da je oko 400 000 putnika prevezeno izravnim letovima iz Zračne luke Marseille Provence do Zračne luke Lille (Francuska), do Zračne luke Lyon (Francuska) i, u manjoj mjeri, do Zračne luke Brest, odnosno do destinacija koje nudi i Ryanair iz Zračne luke Marseille Provence.
- 50 Što se tiče linija od Zračne luke Marseille Provence i natrag, tužitelj navodi da su, u vrijeme kada su se dogodile relevantne činjenice, samo četiri „*low cost*” prijevoznika koristila terminal mp2 i da je Ryanair opsluživao 29 od 41 destinacija ponuđenih za polazak s tog terminala. Navodi da je Ryanair plaćao umjetno niske naknade i da su, naprotiv, on i njegova podružnica HOP! plaćali povećane naknade u odnosu na njihove stvarne troškove. Smatra da je ta situacija omogućila Ryanairu ponudu nižih cijena od onih koje je nudio HOP! za letove koji su imali isto odredište i koji su izvršeni na isti datum. U tom smislu dostavlja tablicu prema kojoj je cijena jednog leta, od 4. srpnja 2017., na destinaciji za Brest 63,94 eura u ponudi Ryanaira i 105,25 eura u ponudi HOP!-a, a jedna zrakoplovna karta za 3. srpnja 2017. na destinaciji za Nantes 30,28 eura u ponudi Ryanaira i 50,51 eura u ponudi HOP!-a.
- 51 Nadalje, tužitelj tvrdi da je između 2013. i 2015. morao otkazati zračne linije iz Zračne luke Marseille Provence do Zračne luke Rim (Italija), Zračne luke Düsseldorf (Njemačka) i Zračne luke Bordeaux (Francuska) zbog izravnog tržišnog natjecanja s Ryanairom. Osim toga, navodi da je zbog tog tržišnog natjecanja 2016. ograničio svoje djelatnosti na sezonskim linijama Marseille-Brest na šest tjedana od srpnja do kolovoza. Tvrdi, uz potporu dijagrama, da su, uz iznimku zračnih linija s polaskom iz Zračne luke Marseille Provence za Zračnu luku Pariz (Francuska) i Zračnu luku Amsterdam (Nizozemska), njegove *point-to-point* djelatnosti pale za više od 50 % između 2013. i 2017.



- 52 Tužitelj zaključuje da mogućnost pružena Ryanairu da ponudi umjetno niske cijene prijevoza s terminala mp2 putem subvencija koje je primio od Zračne luke Marseille Provence za financiranje svojeg razvoja i operativnih potpora koje je Ryanair koristio predstavlja narušavanje tržišnog natjecanja, koje je rezultiralo slabljenjem njegova položaja na predmetnoj zrakoplovnoj platformi.
- 53 Stoga treba ispitati dopuštaju li dokazi koje je dostavio tužitelj dokazivanje da se mjere koje je poduzeo upravitelj zračne luke vezano uz posebne cijene naknada po putniku na terminalu mp2, kao i ugovor AMS na njega osobno odnose.
- 54 Prvo, kada je riječ o mjerodavnom tržištu za koje je potrebno analizirati učinak predmetnih mjera, treba utvrditi da, iako se, s jedne strane, te mjere odnose samo na terminal mp2, a, s druge strane, tužitelj i Ryanair se unutar Zračne luke Marseille Provence koriste terminalima mp1 i mp2, općenito destinacije koje opslužuju različiti zračni prijevoznici koji koriste tu zračnu luku nisu *a priori* rezervirane za jedan ili drugi od ta dva terminala. Posljedično i protivno onome što Komisija, ponajprije, i tužitelj navode (točke 46. i 48. ove presude), učinak predmetnih mjera mora se ispitati u svjetlu svih linija od ove zračne luke i natrag, neovisno o tome koji je terminal korišten.
- 55 Nadalje, kao što proizlazi iz sudske prakse navedene u točki 29. ove presude, tužitelj mora dokazati da su na njegovu konkurentnost na mjerodavnom tržištu bitno utjecale mjere koje su predmet pobijane odluke.
- 56 Konačno, valja napomenuti da, u fazi ispitivanja dopuštenosti, zadaća Općeg suda nije zauzeti konačno stajalište o odnosu tržišnog natjecanja između tužitelja i Ryanaira. Zadaća je samo tužitelja da odgovarajuće navede razloge zbog kojih bi mjere koje su predmet pobijane odluke mogle povrijediti njegove legitimne interese bitnim utjecajem na njegovu konkurentnost na predmetnom tržištu (vidjeti, u tom smislu, rješenje od 21. siječnja 2011., *Vtesse Networks/Komisija*, T-54/07, neobjavljeno, EU:T:2011:15, t. 98.).
- 57 U tom smislu treba smatrati da, kad je riječ o uvjetu bitnog utjecaja na tužiteljev položaj na mjerodavnom tržištu, stranke se slažu s tim da su Ryanair i tužitelj konkurentski zračni prijevoznici. Ipak, čak i ako se pretpostavi da su oni glavni korisnici Zračne luke Marseille Provence, tužitelj nije dostavio dokaze koji bi omogućili zaključak da su na njegovu konkurentnost na tom tržištu na bitan način utjecale posebne cijene naknada po putniku na terminalu mp2 ili ugovor AMS.
- 58 Naime, prvo, iz rasporeda za 2016.-2018. Zračne luke Marseille Provence proizlazi da je 36 zračnih prijevoznika, uključujući Ryanair, Air France i HOP!, opsluživalo linije od i do te zračne luke, uključujući 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 i Aigle Azur.
- 59 Usto, iz rasporeda za 2016.-2018. za Zračnu luku Marseille Provence proizlazi da tužitelj i HOP! nisu jedini zračni prijevoznici koji su u „izravnom tržišnom natjecanju” s Ryanairom, odnosno koji stalno pružaju izravne letove. Naime, on se nalazi u izravnom tržišnom natjecanju s jedanaest drugih zračnih prijevoznika, a to su Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea i Vueling Airlines.
- 60 Drugo, kao što proizlazi iz usporedne tablice usluga grupe zračnih prijevoznika, kojima pripadaju tužitelj i Ryanair, od Zračne luke Marseille Provence i natrag 2016. godine, kada je ova tužba podnesena, ta se skupina, koja uključuje tužitelja i HOP!, nalazila u izravnom tržišnom natjecanju s Ryanairom na tri linije, a to su Marseille-Brest, Marseille-Nantes i Marseille-Lille. Također, stranke ne osporavaju da je tužitelj bio u izravnom tržišnom natjecanju s Ryanairom na tim trima linijama.

- 61 Međutim, tužitelj, koji nije bio jedini zračni prijevoznik u odnosu tržišnog natjecanja s Ryanairom na tri linije, nije dokazao da, što se tiče posebnih cijena naknade po putniku na terminalu mp2 i ugovora AMS, nije bio u situaciji koja bi ga razlikovala od situacije ostalih konkurenata na koje se to odnosi. Konkretno, Royal Air Maroc je bio u konkurenciji s Ryanairom za letove na destinaciji Marrakesh (Maroko), Oujda (Maroko) i Rabat (Maroko), a Vueling Airlines za letove na destinaciji Malaga (Španjolska), Palma de Mallorca (Španjolska) i Rim. Posljedično, dva posljednja zračna prijevoznika nalazila su se u jednakoj situaciji tržišnog natjecanja s Ryanairom kao tužitelj. Nadalje, skupina zračnih prijevoznika koju čine Vueling Airlines, British Airways i Iberia bila je u izravnom tržišnom natjecanju s Ryanairom na pet linija, a to su London (Ujedinjena Kraljevina), Madrid (Španjolska), Malaga, Palma de Mallorca i Rim, što je za dvije linije više od broja onih koje je opsluživala skupina zračnih prijevoznika kojoj pripada tužitelj.
- 62 Treće, što se tiče gospodarske važnosti linija na kojima su Ryanair i tužitelj bili u izravnom tržišnom natjecanju, iz spisa proizlazi da je tužitelj opsluživao liniju Marseille-Nantes do tri puta dnevno. Što se tiče linije Marseille-Brest, tužitelj je 2016. ograničio svoje djelatnosti na šest tjedana u srpnju i kolovozu. Međutim, osim s tužiteljem, Ryanair se nalazio u izravnom tržišnom natjecanju s drugim zračnim prijevoznicima na drugim linijama za veće gradove od Nantesa i Bresta. U tom smislu, kao što je istaknula Komisija, kad je riječ o Londonu, Ryanair je bio u tržišnom natjecanju s British Airwaysom, koji je nudio tri leta dnevno prema Zračnoj luci London-Heathrow (Ujedinjena Kraljevina), i EasyJetom, koji je nudio do tri leta dnevno prema Zračnoj luci London-Gatwick (Ujedinjena Kraljevina), kao i tri leta tjedno prema Zračnoj luci London-Luton (Ujedinjena Kraljevina).
- 63 Četvrto, argument tužitelja, prema kojemu su znatno narušavanje tržišnog natjecanja i, u biti, bitan utjecaj na njegovu konkurentnost na mjerodavnom tržištu posebnim cijenama naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovorom AMS dokazani usporedbom cijena koje je nudio HOP! i onih koje je nudio Ryanair za letove iz Zračne luke Marseille Provence prema destinacijama Brest i Nantes, treba odbiti. Naime, iako ta usporedba cijena, koju je napravio tužitelj 29. ožujka 2017., pokazuje da su cijene koje je nudio Ryanair bile znatno jeftinije od onih koje su nudili tužitelj i njegovo društvo kći, usporedba cijena koju je podnijela Komisija za datume 27. srpnja 2017. i 31. srpnja 2017., pokazuje suprotno. U svakom slučaju, čak i ako pretpostavimo da su cijene koje je naplaćivao Ryanair ukupno niže od onih predloženih od tužitelja za te linije, to ne dokazuje samo po sebi bitno narušavanje tržišnog natjecanja zbog razloga razina naknada zračnih luka koje je odredio upravitelj te zračne luke i taj ugovor. Kao što navodi Komisija, razlika u cijeni može biti posljedica drugih čimbenika, kao što su niži ili viši operativni troškovi svakog zračnog prijevoznika o kojem je riječ.
- 64 Peto, tablica koju je dostavio tužitelj, bez navođenja bilo kojeg izvora, koja prikazuje razvoj njegove *point-to-point* djelatnosti iz Zračne luke Marseille Provence i pokazuje pad od više od 50 % između 2013. i 2017., ne pokazuje bitni utjecaj posebnih cijena naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovora AMS na konkurentnost tužitelja na mjerodavnom tržištu. Prvo, tužitelj ne navodi elemente koji se odnose na djelatnost *point-to-point* prijevoza na koje se pozvao pri sastavljanju tablice. Zatim, kao što je sam priznao, u procjenama nije uzeo u obzir podatke koji se odnose na, naizgled važne, linije, a to su Marseille-Pariz i Marseille-Amsterdam. Naposljetku, nije iznio nikakve posebne podatke o utjecaju izravnog tržišnog natjecanja s Ryanairom tijekom odabranog razdoblja na pad njegove *point-to-point* djelatnosti.
- 65 U tom pogledu, s obzirom na to da, u predmetnom slučaju, mjerodavno tržište ima raspršenu strukturu, sastavljenu od velikog broja subjekata, ne može se jednostavno pretpostaviti da je smanjenje *point-to-point* djelatnosti tužitelja između 2013. i 2017., kao što proizlazi iz navedene tablice, isključivo posljedica posebnih cijena naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovora AMS, uzevši u obzir njegovo tržišno natjecanje s Ryanairom na tom tržištu. Točno je da se od tužitelja ne može zahtijevati da dokaže kako je taj pad nastupio isključivo zbog navedenih mjera. Međutim, na njemu je da barem podnese dokaze da su, s obzirom na njegovo izravno tržišno natjecanje s Ryanairom, na linijama Marseille-Brest, Marseille-Nantes i Marseille-Lile, ove mjere imale posljedice na njegovu konkurentnost na tržištu, što on nije učinio.

- 66 U tom smislu, prema sudskoj praksi, mogući pokazatelji bitnog utjecaja na konkurentnost na tržištu predmetnog konkurenta mogu se sastojati u značajnom smanjenju prihoda, znatnim financijskim gubicima, značajnom smanjenju tržišnih udjela i gubitku zarade za koje konkurent mora dokazati da proizlaze iz dodjele potpore (vidjeti, u tom smislu presudu od 22. prosinca 2008., *British Aggregates/Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, t. 53.). Međutim, u predmetnom slučaju, tužitelj ne dostavlja precizne, brojčane i detaljne procjene, kojima se dokazuje da su navodni tržišni udjeli Ryanaira na mjerodavnom tržištu bili posljedica posebnih cijena naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovora AMS. Isto vrijedi i za tužiteljev argument prema kojem je, zbog tržišnog natjecanja s Ryanairom, između 2013. i 2015. morao otkazati linije Marseille-Rim, Marseille-Düsseldorf i Marseille-Bordeaux. Naime, tužitelj nije naveo nijedan precizan dokaz kojime bi se moglo dokazati da je zatvaranje navedenih linija bilo posljedica njegova izravnog tržišnog natjecanja s Ryanairom.
- 67 Nadalje, potrebno je istaknuti u tom pogledu da je na raspravi Zračna luka Marseille Provence izjavila, pri čemu joj tužitelj u tome nije proturječio, da, posebno kada je riječ o linijama Marseille-Lille i Marseille-Nantes, nije bilo smanjenja prometa, nego je, nasuprot tome, tužitelj povećao broj prevezenih putnika nakon dolaska Ryanaira na tu liniju.
- 68 U tom okolnostima, tužiteljeva tvrdnja da su na njegovu konkurentnost na mjerodavnom tržištu utjecali posebna cijena naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovor AMS nije dokazana i ne dopušta utvrđenje postojanja osobnog utjecaja. Konkretno, čak i ako te mjere mogu dovesti do, kako tužitelj tvrdi, ograničavanja njegove djelatnosti na tom tržištu, iz svega navedenog proizlazi da nije pružio dovoljno elemenata kojima bi se moglo dokazati da se njegova situacija razlikuje od one drugih subjekata koji se nalaze u tržišnom natjecanju s Ryanairom na tržištu te da na njega utječe na način analogan utjecaju na osobe kojima su te mjere upućene.
- 69 S obzirom na prethodno navedeno, uz pretpostavku postojanja izravnog utjecaja na konkurentnost tužitelja na mjerodavnom tržištu, uzevši u obzir njegovu izravno tržišno natjecanje s Ryanairom, posebnim cijenama naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovorom AMS, nije dokazano da je takav utjecaj bio bitan. Stoga te mjere ne utječu osobno na tužitelja u smislu primjenjive sudske prakse.
- 70 Ostali tužiteljevi argumenti ne pobijaju taj zaključak.
- 71 Kao prvo, tužitelj ističe da je bio aktivno uključen u postupak po čijem je završetku Komisija donijela pobijanu odluku. U tom smislu ističe da je podnio dva uzastopna prigovora protiv mjera državne potpore koje je provela Zračna luka Marseille Provence navodeći negativne posljedice koje će predmetne mjere imati na njegov položaj kao korisnika zračne luke. Iz toga zaključuje da je bio iznimno aktivan u postupku koji je prethodio donošenju te odluke.
- 72 Međutim, samo na temelju tužiteljeva sudjelovanja u upravnom postupku ne može se zaključiti da ima aktivnu procesnu legitimaciju (rješenje od 7. ožujka 2013., *UOP/Komisija*, T-198/09, neobjavljeno, EU:T:2013:105, t. 27. i presuda od 22. lipnja 2016., *Whirlpool Europe/Komisija*, T-118/13, EU:T:2016:365, t. 55.), čak i ako je imao važnu ulogu u tom postupku, osobito time što je podnio pritužbu na temelju koje je donesena pobijana odluka (vidjeti u tom smislu, presudu od 9. srpnja 2009., *3F/Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, t. 94. i 95.).
- 73 Drugo, tužitelj se poziva na intervju s izvršnim direktorom Ryanaira u kojem je on naveo „situaciju tržišnog natjecanja” s njim. Međutim, osobna mišljenja upravitelja zračnog prijevoznika korisnika potpore ne mogu biti dovoljna za dokazivanje bitnog utjecaja na položaj njegovih konkurenata na predmetnom tržištu. Usto, iz tog intervjua ne proizlazi da je taj izvršni direktor pripisao tužitelju posebni položaj konkurentnosti u odnosu na Ryanair. Konkretno, taj izvršni direktor navodi da on „uvijek ima sve više konkurenata” i da će „zračni prijevoznici poput njega, Alitalije, Lufthanse, morati slijediti trendove *low-cost* usluga”. Stoga, taj izvršni direktor smatra tužitelja samo jednim od konkurenata, među ostalima, svojeg zračnog prijevoznika.

- 74 Treće, tužitelj je dostavio istraživanje tržišta koje je proveo u rujnu 2017. To je istraživanje mjerilo HHI (Herfindahl-Hirschman Index), koji se obično smatra mjerom intenziteta tržišnog natjecanja. Kad je riječ o tržišnom natjecanju Ryanaira i tužitelja, istraživanje smatra da, zbog velikog broja zajedničkih linija, rast Ryanaira izravno utječe na skupinu zračnih prijevoznika kojima pripada tužitelj. Prema istom istraživanju, Ryanair je 2016. bio u tržišnom natjecanju s tom skupinom na deset linija između francuskih gradova i 37 linija između jednog francuskog grada i jednog europskog grada koji nije smješten u Francuskoj.
- 75 Međutim, iako predmetno istraživanje tržišta omogućuje dokazivanje postojanja odnosa tržišnog natjecanja između tužitelja i Ryanaira, ni na koji način ne dokazuje da su na konkurentnost tužitelja na mjerodavnom tržištu bitno utjecale posebne naknade po putniku na terminalu mp2 i ugovor AMS. S jedne strane, činjenica da, prema tom istraživanju, „vrlo često Ryanair nije jedini akter na linijama na kojima djeluje i, stoga, da isplaćene subvencije mogu utjecati na tržišno natjecanje”, je općenita tvrdnja koja ne razlikuje položaj Ryanaira u odnosu na onaj drugih konkurenata na tom tržištu. S druge strane, tvrdnja iz izvješća, prema kojoj „zbog velikog broja zajedničkih linija, rast Ryanaira izravno utječe na skupinu zračnih prijevoznika kojima pripada tužitelj”, može pokazati da tržišno natjecanje s Ryanairom izravno utječe na tužitelja, a da ne dokaže da na njega bitno utječu te mjere, u smislu relevantne sudske prakse.
- 76 Četvrto, tužitelj se poziva na presudu od 25. lipnja 1998. u predmetu *British Airways i dr./Komisija* (T-371/94 i T-394/94, EU:T:1998:140) u kojoj je, prema tužitelju, Opći sud smatrao dopuštenima tužbe koje su podnijeli zračni prijevoznici *British Airways* i *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* protiv odluke Komisije kojom se, nakon službenog postupka istraživanja, utvrđuje da je potpora koju su im dodijelila francuska tijela spojiva s unutarnjim tržištem.
- 77 U presudi od 25. lipnja 1998. u predmetu *British Airways i dr./Komisija* (T-371/94 i T-394/94, EU:T:1998:140), Opći sud je, bez izričitog ispitivanja dopuštenosti tužbe, koju uostalom Komisija nije ni osporavala, poništio odluku protiv koje je tužba bila podnesena u predmetu u kojem je donesena ta presuda. Taj se predmet odnosio na valjanost mjere povećanja kapitala tužitelja za više milijardi francuskih franaka, uz projekt restrukturiranja tog zračnog prijevoznika, s ciljem obnove njegove gospodarske i financijske održivosti.
- 78 Međutim, ovaj slučaj odnosi se na posebne cijene naknade po putniku na terminalu mp2 i ugovor AMS. Stoga se razlikuje od predmeta povodom kojega je donesena presuda od 25. lipnja 1998., *British Airways i dr./Komisija* (T-371/94 i T-394/94, EU:T:1998:140), kako u odnosu na predmet pobijanih mjera tako i u odnosu na njihove ciljeve. Naime, ta se presuda na općenit način odnosila na ubrizgavanje vrlo visokog iznosa u kapital jednog zračnog prijevoznika kako bi se općenito osigurala njegova održivost u sektoru zračnog prijevoza, dok se ovaj slučaj isključivo odnosi na djelatnosti konkurentnog zračnog prijevoznika u određenoj zračnoj luci. Posljedično, činjenica da je dopuštenost implicitno prihvaćena u odnosu na strukturnu potporu u predmetu u kojem je donesena ta presuda iz 1998. godine, ne sprječava drukčiju ocjenu bitnog utjecaja posebnih cijena naknada po putniku i ugovora AMS na konkurentnost tužitelja na mjerodavnom tržištu.
- 79 Taj zaključak ne može biti doveden u pitanje tužiteljevim argumentom utemeljenim na tome da, u slučaju da predmetna tužba bude proglašena nedopuštenom, Opći sud primjenjuje različiti standard dopuštenosti u dva slučaja, što predstavlja povredu prava na djelotvoran pravni lijek, zajamčenog člankom 47. Povelje Europske unije o temeljnim pravima.
- 80 Naime, dovoljno je podsjetiti da se, prema sudskoj praksi, od uvjeta dopuštenosti tužbe za poništenje ne može odstupiti zbog tužiteljeva tumačenja prava na djelotvornu sudsku zaštitu. Tako je presuđeno, posebno kada je riječ o području koje je predmet ove tužbe, da se pojedinac na kojeg se predmetna odluka Komisije o državnim potporama ne odnosi izravno i osobno i na čije interese, stoga, nisu utjecale mjere koje su predmet ove odluke, ne može pozvati na pravo na sudsku zaštitu u pogledu te odluke (vidjeti, u tom smislu, presudu od 22. studenoga 2007., u predmetu *Sniace/Komisija*,

C-260/05 P, EU:C:2007:700, t. 64. i 65.). Međutim, iz navedenih elemenata proizlazi da upravo jedan od tih dvaju uvjeta nije ostvaren u predmetu jer tužitelj nije dokazao da se pobijana odluka odnosi na njega osobno. Uzevši u obzir da se predmetni slučaj i slučaj povodom kojega je donesena presuda od 25. lipnja 1998., British Airways i dr./Komisija (T-371/94 i T-394/94, EU:T:1998:140), ne odnose na identične ili čak ni slične mjere, tužitelj nije mogao dokazati da bi odbacivanje predmetne tužbe kao nedopuštene povrijedilo njegovo pravo na djelotvornu sudsku zaštitu.

- 81 Iz svega navedenog proizlazi da tužitelj nije dokazao da je u različitoj situaciji u odnosu na druge konkurente Ryanaira na mjerodavnom tržištu, kako kad je riječ o posebnim cijenama naknada po putniku na terminalu mp2 tako i kad je riječ o ugovoru AMS.
- 82 U takvim okolnostima predmetnu tužbu treba odbaciti kao nedopuštenu.

### **Troškovi**

- 83 U skladu s člankom 134. stavkom 1. Poslovnika, stranka koja ne uspije u postupku dužna je, na zahtjev protivne stranke, snositi troškove. Budući da tužitelj nije uspio u postupku, valja mu naložiti snošenje troškova u skladu sa zahtjevom Komisije.
- 84 Također, u skladu s odredbama članka 138. stavka 3. Poslovnika, Opći sud može odlučiti da intervenijent koji nije jedan od nabrojanih u stavcima 1. i 2. tog članka snosi vlastite troškove. U ovom slučaju intervenijenti, koji su intervenirali u potporu Komisiji, snosit će vlastite troškove.

Slijedom navedenog,

OPĆI SUD (šesto prošireno vijeće)

proglašava i presuđuje:

- 1. Tužba se odbacuje kao nedopuštena.**
- 2. Društvo Air France snosit će vlastite troškove kao i troškove Europske komisije.**
- 3. Ryanair DAC, Airport Marketing Services Ltd i Zračna luka Marseille Provence SA snosit će vlastite troškove.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourgju 11. srpnja 2019.

Tajnik  
E. Coulon

Predsjednik  
G. Berardis

## Sadržaj

Okolnosti spora .....	2
Postupak i zahtjevi stranaka .....	3
Pravo .....	4
O subvenciji za ulaganje .....	6
O posebnim cijenama naknada po putniku na terminalu mp2 i ugovoru AMS .....	8
Troškovi .....	13