



Határozatok Tára

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített hatodik tanács)

2019. július 11.*

„Megsemmisítés iránti kereset – Állami támogatások – Franciaország által a Marseille Provence repülőtér és a repülőtérrel használó légitársaságok javára végrehajtott intézkedések – A támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősítő határozat – Beruházási támogatások – A belföldi és a nemzetközi járatokra alkalmazandó repülőtéri díjak differenciálása – Az új Marseille Provence 2 terminálról induló járatok ösztönzését célzó csökkentett repülőtéri díjak – A személyében való érintettség hiánya – A versenyhelyzet lényeges érintettségének hiánya – Elfogadhatatlanság”

A T-894/16. sz. ügyben,

a **Société Air France** (székhelye: Tremblay-en-France [Franciaország], képviseli: R. Sermier ügyvéd)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselek: S. Noë, C. Giolito és C. Georgieva-Kecsmar, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatják:

az **Aéroport Marseille Provence SA** (székhelye: Marignane [Franciaország], képviseli: A. Lepièce ügyvéd)

és

a **Ryanair DAC**, korábban Ryanair Ltd (székhelye: Dublin [Írország])

és

az **Airport Marketing Services Ltd** (székhelye: Dublin)

(képviselek őket: E. Vahida és I.-G. Metaxas-Maranghidis ügyvédek)

beavatkozó felek,

a Marseille Provence repülőtér és a repülőtérrel használó légitársaságok javára Franciaország által végrehajtott SA.22932 (11/C) (korábbi NN 37/07) számú intézkedésről szóló, 2014. február 20-i (EU) 2016/1698 bizottsági határozat (HL 2016. L 260., 1 o.) megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

* Az eljárás nyelve: francia.

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács),

tagjai: G. Berardis elnök, S. Papasavvas, D. Spielmann (előadó), Csehi Z. és O. Spineanu-Matei bírák,

hivatalvezető: E. Artemiou tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2019. január 10-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

A jogvita előzményei

- 1 A Marseille Provence repülőtér Franciaországban, a Bouches-du-Rhône megyében található. Az ország egyik legnagyobb repülőtere. 2012-ben több mint nyolcmillió utast fogadott. 2004-ben annak érdekében, hogy új lendületet adjon a forgalmának, és az európai célpontok felé fordítsa annak fejlődését, úgy döntött, hogy a fő terminál (a továbbiakban: mp1 terminál) mellett egy új, „fapados” terminált (a továbbiakban: mp2 terminál) alakít ki. A munkálatok 2005 decemberében kezdődtek, az mp2 terminál pedig 2006 szeptemberében kezdett el működni.
- 2 2007. március 27-én az Európai Bizottsághoz egy 2007. március 15-én kelt, a felperes Société Air France által benyújtott panasz érkezett, amely a Conseil général des Bouches du Rhône (Bouches du Rhône megyei közgyűlés, Franciaország, a továbbiakban: Conseil général) által a Marseille Provence repülőtér részére nyújtott jogellenes támogatásokra, illetve e repülőtér által a Ryanair DAC, korábban Ryanair Ltd és más légitársaságok részére nyújtott jogellenes támogatásokra vonatkozott. A felperes szerint ezek az előnyök többek között az mp2 terminálról induló járatok ösztönzését célzó csökkentett repülőtéri díjakban állnak.
- 3 2009. november 27-én a felperes panaszt nyújtott be a Bizottsághoz a több francia regionális és helyi repülőtér, köztük a Marseille Provence repülőtér által nyújtott jogellenes támogatások miatt.
- 4 2008. május 7-én a Conseil d'État (államtanács, Franciaország) megsemmisítette az mp2 terminálon 2006. június 1-jétől alkalmazandó, utasonként fizetendő díj jóváhagyott mértékeit, valamint a 2007. január 1-jétől alkalmazandó mértékeket is, mégpedig azért, mert nem volt elégséges azon számviteli elemek igazolása, amelyeket a díj számításánál figyelembe vettek.
- 5 Az mp2 terminálon 2006. június 1-jétől és 2007. január 1-jétől alkalmazandó, utasonként fizetendő díj jóváhagyott mértékeinek megsemmisítését követően a Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie-hez (környezetvédelmi, fenntartható fejlődési és energiaügyi minisztérium, Franciaország) tartozó polgári repülési főigazgatóság egy könyvvizsgáló irodával egy 2008 novemberében átadott tanulmányt készítettett a költségek és bevételek megosztásának módszereit, illetve az mp1 és az mp2 terminál díjszabását illetően. E vizsgálat alapján a chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Marseille Provence (marseille provence-i kereskedelmi és iparkamara, Franciaország; a továbbiakban: CCIMP) döntött az utasonként fizetendő, visszamenőlegesen alkalmazott új díjmértékekről.
- 6 A Bizottság a Francia Köztársaságnak címzett 2011. július 13-i határozatával megindította az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti eljárást, és felhívta az érintett feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

- 7 A Bizottsághoz a Francia Köztársaságtól, a CCIMP-től, a felperestől, a Ryanairtól, és a Ryanair 100%-os tulajdonában álló leányvállalatától, az Airport Marketing Services Ltd-től (a továbbiakban: AMS) érkeztek észrevételek.
- 8 2014. február 20-án a Bizottság elfogadta a Marseille Provence repülőtér és a repülőteret használó légitársaságok javára Franciaország által nyújtott SA.22932 (11/C) (korábbi NN 37/07) számú intézkedésről szóló (EU) 2016/1698 határozatot (HL 2016. L 260., 1. o.; a továbbiakban: megtámadott határozat).
- 9 A megtámadott határozatban a Bizottság többek között megállapította, hogy a Marseille Provence repülőtér a belső piaccal összeegyeztethető beruházási támogatásban részesült. Megállapította, hogy az mp2 terminál és az ahhoz csatlakozó repülőgép-parkoló nincs fenntartva egy konkrét légitársaság részére. Véleménye szerint az említett terminál tehát nyitott minden azt használni kívánó társaság előtt, azzal, hogy korlátozott szintű szolgáltatásokat kínál. Rámutatott, hogy az említett repülőtér felhívást tett közzé az e terminál használatával kapcsolatos szándéknyilatkozat benyújtására, és – tekintve, hogy teljes kapacitása nincs kihasználva – a terminál minden érdekelt légitársaság rendelkezésére áll. Emellett megállapította, hogy a légitársaságok olyan díjakat is fizetnek, amelyek legalább az egyes megállapodások által eredményezett határkötségeket fedezik.
- 10 Egyebekben a Bizottság megvizsgálta az mp2 terminálon utasonként fizetendő díj mértékeit. Különösen azt állapította meg, hogy az egyszerűsített terminálprojekt jövedelmezőségének és a megfelelő díjmértéknek a megállapítása érdekében a körültekintő gazdasági szereplő figyelembe vesz valamennyi repüléssel összefüggő és repülésen kívüli bevételt, tekintettel a forgalom iránti kereslet rugalmasságára a tervezett repülőtéri díj mértékéhez viszonyítva. Úgy tekintette, hogy „[a]z utasforgalmi díj és az utasforgalmi funkció költségének szintje közötti eltérés, amelyet a repülésen kívüli bevételek fedeznek, tehát nem jelent a légitársaságok részére biztosított előnyt, hanem az az üzemeltető mögöttes optimalizációjának következménye, amely éppen ellenkezőleg, a [beruházási] projekt jövedelmezővé tételére irányul” (a megtámadott határozat (369) preambulumbekzdése). Ebből arra következtetett, hogy az említett terminál díjmértékeit rögzítő határozat megfelel a körültekintő piacgazdasági szereplő elvének.
- 11 Végül a Bizottság megvizsgálta a CCIMP és az AMS között 2006. május 19-én létrejött reklámhelyvásárlási szerződést (a továbbiakban: AMS-szerződés). E szerződést ajánlati felhívás és előzetes közzététel nélkül, ötéves időszakra kötötték azzal, hogy egy alkalommal azonos időtartamra meghosszabbítható. Célja az volt, hogy reklámot biztosítson Marseille mint célállomás számára annak érdekében, hogy nagyszámú utast vonzzanak oda.
- 12 A Francia Köztársaság által benyújtott, a Ryanair-járatokhoz kapcsolódó pénzügyi haszonkulcsok 2007–2021 közötti időszakot érintő jövedelmezőségével kapcsolatos azon tanulmány alapján, amelyre a CCIMP maga is támaszkodott az AMS-szerződésről szóló határozat meghozatala céljából, a Bizottság megállapította, hogy az említett szerződés Ryanair-utasonkénti átlagos költségei lehetővé teszik az mp2 terminál teljes építési projektje jövedelmezőségének megalapozását. Arra a következtetésre jutott, hogy a légitársaságok tekintetében alkalmazott díjmértékek az ismertetett különböző csökkentéseket és az említett szerződés költségeit figyelembe véve mindenkor fedezik legalább a Marseille Provence repülőtérnek az említett légitársaság általi igénybevételéhez kapcsolódó többletköltségeket.

Az eljárás és a felek kérelmei

- 13 A Törvényszék Hivatalához 2016. december 19-én benyújtott keresetlevelével a felperes előterjesztette a jelen keresetet.
- 14 A Törvényszék Hivatalához 2017. március 23-án benyújtott beadványával az Aéroport Marseille Provence SA kérte, hogy a Bizottság kérelmeinek támogatása végett a jelen eljárásba beavatkozhasson.

- 15 A Törvényszék Hivatalához 2017. március 26-án érkezett beadványával a Ryanair és az AMS kérte, hogy a Bizottság kérelmeinek támogatása végett a jelen eljárásba beavatkozhasson.
- 16 2017. május 29-i határozatával a Törvényszék hatodik tanácsának elnöke megengedte e beavatkozásokat. A beavatkozó felek a megadott határidőn belül benyújtották beadványaikat, és a felek benyújtották azokra tett észrevételeiket.
- 17 A hatodik tanács javaslatára a Törvényszék az eljárási szabályzatának 28. cikkét alkalmazva úgy határozott, hogy az ügyet kibővített ítélkező testület elé utalja.
- 18 Az előadó bíró javaslatára a Törvényszék (kibővített hatodik tanács) megnyitotta az eljárás szóbeli szakaszát, és az eljárási szabályzat 89. cikkében szereplő pervezető intézkedések keretében felhívta a feleket, hogy válaszoljanak bizonyos kérdésekre. A felek e felhívásnak az előírt határidőn belül eleget tettek.
- 19 A 2019. január 10-én tartott tárgyalás során meghallgatták a felek szóbeli előadásait.
- 20 A felperes keresetében azt kéri, hogy a Törvényszék:
- semmisítse meg a megtámadott határozatot;
 - kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.
- 21 A beavatkozó felek által támogatott Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:
- a keresetet mint elfogadhatatlant – de mindenesetre mint megalapozatlant – utasítsa el;
 - kötelezze a felperest a költségek viselésére.

A jogkérdésről

- 22 A beavatkozó felek által támogatott Bizottság előadja, hogy a kereset lényegében azon az alapon elfogadhatatlan, hogy a felperesnek nincs keresetösségi joga. Különösen azt állítja, hogy a szóban forgó intézkedések sem közvetlenül, sem személyében nem érintik a felperest, és hogy ez utóbbi nem fejt ki, hogy a megtámadott határozat a sajátos jellemzői vagy egy őt minden más személytől megkülönböztető ténybeli helyzet folytán milyen okokból érinti őt.
- 23 A felperes előadja, hogy a Bizottság állításával ellentétben helyzete a vitatott jogi aktus címzettjéhez hasonló módon egyéníti őt. Az ítélkezési gyakorlatra hivatkozva úgy véli, hogy egy, a támogatás kedvezményezettjétől eltérő harmadik személy keresete elfogadhatóságának az a feltétele, hogy e harmadik személy és e kedvezményezett között versenyviszonynak kell fennállnia, továbbá hogy a támogatásnak lényegesen érintenie kell e harmadik személy piaci helyzetét. Egyúttal az 1998. június 25-i British Airways és társai kontra Bizottság ítéletre (T-371/94 és T-394/94, EU:T:1998:140) is hivatkozik, és azt állítja, hogy a Törvényszék ebben az ítéletben hallgatólagosan megerősítette, hogy a felperes versenytársaiként működő légitársaságoknak jogában áll vitatni azt a határozatot, amelyben a Bizottság jóváhagyta a részére nyújtott állami támogatási intézkedést.
- 24 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése két olyan esetet szabályoz, amelyben keresetösségi jog illeti meg a természetes vagy jogi személyeket annak érdekében, hogy megsemmisítés iránti keresetet indítsanak olyan európai uniós jogi aktusok ellen, amelyeknek nem címzettjei. Egyrészt ilyen kereset csak azzal a feltétellel indítható, hogy e jogi aktus e személyt

közvetlenül és személyében érinti. Másrészt az ilyen személy keresetet indíthat végrehajtási intézkedéseket maga után nem vonó, rendeleti jellegű jogi aktussal szemben, amennyiben az őt közvetlenül érinti.

- 25 A jelen ügyben a megtámadott határozat egyetlen címzettje a Francia Köztársaság, és egy, az EUMSZ 108. cikk alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet (HL 2015. L 248., 9. o.) 1. cikkének e) pontja értelmében vett egyedi támogatásra vonatkozik. Mivel ily módon e határozat egyedi hatállyal bír, nem minősülhet az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése értelmében vett rendeleti jellegű jogi aktusnak, amely a jogalkotási aktusok kivételével minden, általános hatályú jogi aktust felölel (lásd: 2014. december 3-i *Castelnuovo Energia kontra Bizottság* ítélet, T-57/11, EU:T:2014:1021, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ebből következik, hogy mivel a felperes nem a megtámadott határozat címzettje, keresete csak azzal a feltétellel elfogadható, ha őt az említett határozat közvetlenül és személyében érinti (2016. június 22-i *Whirlpool Europe kontra Bizottság* ítélet, T-118/13, EU:T:2016:365, 41. pont).
- 26 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azon alanyok, akik nem címzettjei valamely határozatnak, csak akkor állíthatják, hogy személyükben érintettek, ha ez a határozat sajátos jellemzőik vagy egy őket minden más személytől megkülönböztető ténybeli helyzet folytán vonatkozik rájuk, és ezáltal a címzetthez hasonló módon egyéníti őket (1963. július 15-i *Plaumann kontra Bizottság* ítélet, 25/62, EU:C:1963:17, 223. o.; 2016. december 21-i *Bizottság kontra Hansesstadt Lübeck* ítélet, C-524/14 P, EU:C:2016:971, 15. pont).
- 27 Az EUMSZ 108. cikk által szabályozott, az állami támogatások ellenőrzésére irányuló eljárás keretében meg kell különböztetni egyrészt az e cikk (3) bekezdése által bevezetett, a támogatások előzetes vizsgálatára irányuló szakaszt, amelynek egyedüli célja annak lehetővé tétele, hogy a Bizottság előzetes véleményt alakítson ki a szóban forgó támogatás részleges vagy teljes összeegyeztethetőségéről, másrészt pedig az említett cikk (2) bekezdésében szereplő vizsgálati szakaszt. Csak ez utóbbi szakasz keretében – amelynek célja, hogy a Bizottság számára lehetővé tegye az ügy valamennyi körülményéről való teljes körű tájékozódást – írja elő a Szerződés a Bizottság számára azt a kötelezettséget, hogy az érintetteket felhívja észrevételeik megtételére (lásd: 2009. július 9-i *3F kontra Bizottság* ítélet, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 28 Amikor egy vállalkozás az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdése alapján hozott vagy a hivatalos vizsgálati eljárás lezárásakor elfogadott, a támogatást értékelő határozat megalapozottságát vonja kétségbe, akkor pusztán az a körülmény, hogy e vállalkozás az e cikk (2) bekezdése értelmében vett érintett félnek tekinthető, nem elegendő a kereset elfogadhatóságához. Ebben az esetben bizonyítania kell, hogy az 1963. július 15-i *Plaumann kontra Bizottság* ítélet (25/62, EU:C:1963:17) értelmében vett sajátos helyzetben van (lásd ebben az értelemben: 2015. november 10-i *Compagnia Trasporti Pubblici és társai kontra Bizottság* ítélet, T-187/15, nem tették közzé, EU:T:2015:846, 18. pont). Ez különösen olyan esetben van így, ha a szóban forgó határozat tárgyát képező támogatás a felperes piaci helyzetét lényegesen érinti (2016. június 22-i *Whirlpool Europe kontra Bizottság* ítélet, T-118/13, EU:T:2016:365, 44. pont).
- 29 E tekintetben elismerést nyert különösen, hogy az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése alapján egy támogatási intézkedés tekintetében indított hivatalos vizsgálati eljárást lezáró bizottsági határozat a kedvezményezett vállalkozáson kívül személyükben érinti e vállalkozásnak az ezen eljárásban cselekvően részt vevő versenytárs vállalkozásait is, amennyiben a megsemmisíteni kért határozat tárgyát képező támogatási intézkedés lényegesen érinti a piaci helyzetüket. Valamely vállalkozás tehát nem hivatkozhat pusztán arra, hogy a kedvezményezett vállalkozás versenytársa, hanem – amint az már kifejtésre került – ezen túlmenően azt is bizonyítania kell, hogy – figyelembe véve az eljárásban való esetleges részvételének mértékét és piaci helyzete sérelmének fokát – olyan ténybeli helyzetben van, amely valamely határozat címzettjéhez hasonló módon egyéníti őt (lásd: 2013. március 7-i *UOP kontra Bizottság* végzés, T-198/09, nem tették közzé, EU:T:2013:105, 25. és 26. pont, valamint az ott

hivatkozott ítélkezési gyakorlat; lásd továbbá ebben az értelemben: 1986. január 28-i Cofaz és társai kontra Bizottság ítélet, 169/84, EU:C:1986:42, 25. pont; 2004. május 27-i Deutsche Post és DHL kontra Bizottság végzés, T-358/02, EU:T:2004:159, 33. és 34. pont).

- 30 Emellett emlékeztetni kell arra, hogy egy kereset elfogadhatóságának feltételeit a kereset előterjesztésének időpontjában kell megítélni, azaz a keresetlevél benyújtásakor (2010. december 15-i Albertini és társai és Donnelly kontra Parlement végzés, T-219/09 és T-326/09, EU:T:2010:519, 39. pont; 2014. december 3-i Castelnou Energia kontra Bizottság ítélet, T-57/11, EU:T:2014:1021, 34. pont).
- 31 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a felperes a Bizottság által a megtámadott határozatban megvizsgált egyes intézkedéseket vitatja. Egyrészt megkérdőjelezi az mp2 terminál építéséhez nyújtott beruházási támogatást, másrészt vitatja a kifejezetten az említett terminálon utasonként fizetendő díjmértékeket és az AMS-szerződést, amelyek együttesen az e terminál számára nyújtott állami támogatást valósítanak meg. Ennélfogva meg kell vizsgálni a felperesnek egyrészt a beruházási támogatással, másrészt pedig az említett díjakkal és szerződéssel kapcsolatos kereshetőségi jogát.

A beruházási támogatásról

- 32 A Bizottság úgy véli, hogy a felperes és a támogatás kedvezményezettje, a Marseille Provence repülőtér nem áll versenyviszonyban egymással az mp2 terminál építése céljából a CCIMP-nek nyújtott beruházási támogatás vonatkozásában. Azt állítja különösen, hogy egymástól függetlenül elemezte a CCIMP-nek nyújtott említett támogatást és a CCIMP által a légitársaságoknak nyújtott állítólagos működési támogatásokat. Arra hivatkozik, hogy a jelen ügyben a felperesnek bizonyítania kellett volna, hogy ezt a támogatást a CCIMP ténylegesen továbbította a Ryanairnek. Márpedig nem ez a helyzet, mivel az ugyanezen támogatás odaítéléséről szóló határozat nem írt elő feltételeket a CCIMP számára ahhoz, hogy az említett légitársaság számára kedvezményes feltételeket biztosíthasson.
- 33 A teljesség kedvéért a Bizottság előadja, hogy a támogatásban részesülő repülőtér és a felperes közötti versenyviszony hiányában ez utóbbinak nem fűződik érdeke az eljáráshoz. Közelebbről, a megtámadott határozatnak a beruházási támogatás tekintetében történő megsemmisítéséből nem származna számára előny.
- 34 A felperes állítja, hogy a Ryanair volt a CCIMP-nek nyújtott beruházási támogatás tényleges kedvezményezettje. Azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatból egyértelműen kitűnik, hogy a CCIMP-nek nyújtott beruházási támogatások és a Ryanair társaság között elválaszthatatlan kapcsolat áll fenn, mivel ez a támogatás tette lehetővé a Marseille Provence repülőtér számára, hogy az egyik közvetlen versenytársa részére mesterségesen alacsony árakat alkalmazzon. Különösen az említett határozat (90), (91) és (275) preambulumbekzdésére hivatkozik ezen, a CCIMP részére az mp2 terminál létrehozásához nyújtott támogatás és a Ryanair mint ugyanezen terminál használója által kapott előny közötti elválaszthatatlan kapcsolat fennállásának bizonyítása érdekében. Azt állítja, hogy e bekezdések ismertetik azt a mechanizmust, amellyel a CCIMP továbbította a Ryanairnek e támogatás gazdasági előnyeit, és egyértelműen kifejtik a szóban forgó támogatás és a Ryanair által élvezett gazdasági előny közötti szoros kapcsolatot. Véleménye szerint a kereset elfogadhatóvá nyilvánításához elegendő annak bizonyítása, hogy a felperes és a Ryanair e repülőtérrel kapcsolatban versenyviszonyban áll egymással.
- 35 E tekintetben meg kell állapítani, hogy kizárólag a CCIMP részesült az mp2 terminál építéséhez nyújtott beruházási támogatásból, amit egyébként a felek nem vitatnak. Azt is meg kell említeni, hogy a megtámadott határozatban a Ryanair nem szerepelt a beruházási támogatás kedvezményezettjeként. Amint az az említett határozatból több helyen is kitűnik, a Bizottság a CCIMP-t tekintette az említett támogatás egyetlen kedvezményezettjének.

- 36 Pontosabban, a Bizottság a jelen ügyben a gazdasági tevékenység és a vállalkozás fennállására vonatkozó feltételeket csak a CCIMP viszonylatában vizsgálta. Közelebbről, a Bizottság a megtámadott határozat 6.1 pontjában megállapította, hogy a CCIMP üzemelteti a Marseille Provence repülőteret, és számlázza ki a költségeket ezen infrastruktúra használóinak.
- 37 Ugyanígy, a megtámadott határozat 6.1.3 pontjában a Bizottság a szelektív előny fennállását csak a CCIMP-vel kapcsolatban mérlegelte. A Bizottság ezzel kapcsolatban megállapította, hogy „a beruházási támogatások kizárólag a CCIMP számára biztosítanak előnyt más repülőter-üzemeltetőkhez és egyéb ágazatok más vállalkozásaihoz képest”.
- 38 Emellett a versenyre és a közösségen belüli kereskedelemre gyakorolt hatás kritériumát is csak a CCIMP-vel kapcsolatban mérlegelte. Ezzel összefüggésben a Bizottság megállapította, hogy „[a] CCIMP a Marseille Provence repülőter üzemeltetőjeként versenyben áll az 100 kilométeren, illetve 60 percen belül fekvő ugyanazon vonzaskörzetet kiszolgáló többi repülőterrel”. Hozzátette azt is, hogy „verseny áll fenn a repülőtereket működtető repülőter-üzemeltetők között”, és hogy „így a CCIMP részére nyújtott támogatás megerősítheti annak helyzetét a piacon”.
- 39 A fentiekre tekintettel tehát azt kell megvizsgálni, hogy – a felperes állításának és az eljárás során hivatkozott ténybeli elemeknek megfelelően – a Ryanair közvetve részesült-e az mp2 terminál építéséhez nyújtott beruházási támogatásból.
- 40 E címen, először is, és a felperes állításával ellentétben, az eljárás megindításáról szóló határozatból nem következik, hogy elválaszthatatlan kapcsolat állt fenn a CCIMP-nek nyújtott beruházási támogatások és a Ryanair között. Pontosabban, ami az említett határozat (90) és (91) preambulumbekzdését illeti, a Bizottság csupán hivatkozott egy könyvvizsgáló iroda által készített beszámolóra anélkül, hogy abból levonta volna a saját következtetéseit. Egyébként e határozat (275) preambulumbekzdésében nem állapította meg, hogy az mp2 terminált használó légitársaságok szintén részesültek a CCIMP részére nyújtott támogatásból, hanem csupán a beruházási támogatás esetlegesen összeegyeztethetlenségének hatását vizsgálta, és azt a kérdést, hogy a CCIMP által alkalmazott, utasonként fizetendő díjak támogatásnak minősülnek-e.
- 41 Egyébként az eljárás megindításáról szóló határozatból kitűnik, hogy a Ryanair számára nem biztosítottak semmilyen elsőbbséget az mp2 terminálhoz való hozzáférés vagy használat terén. Az említett terminál ugyanis valamennyi érdekelt légitársaság számára nyitott volt, anélkül hogy egy vagy több meghatározott légitársaság részére fenntartották volna azt. Ezzel kapcsolatban az említett határozat (31) preambulumbekzdése az mp2 terminál használati szabályzatának – amelyet 2006. július 18-án tettek közzé az interneten – preambulumára hivatkozik, amely többek között előírja, hogy „[e terminál] használata főszabály szerint minden olyan légitársaság számára nyitott, amely vállalja, hogy tiszteletben tartja az [e szabályzat rendelkezéseiben] meghatározott általános terminálhasználati feltételeket”. Ezt az elemet egyébként a megtámadott határozat (291) preambulumbekzdése is átvette, amelyben a Bizottság megállapította, hogy „[a Francia Köztársaság] által szolgáltatott információk és különösen [a szóban forgó] terminálnak a [...] felhasználási szabályzata alapján az új infrastruktúra minden potenciális felhasználó (légiközlekedési vállalatok) rendelkezésére áll, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen”.
- 42 Másodszor, az iratokból kitűnik, hogy a CCIMP által a légitársaságok számára 2004-ben meghirdetett pályázati felhívást követően a felperes ajánlati dokumentációt nyújtott be az mp2 terminálra vonatkozóan. Különösen a Marseille Provence-t a Párizs-Orly repülőterrel (Franciaország) összekötő légi útvonal érdekelte, és hétfőtől péntekig napi 19 járatos menetrendet, szombaton 14 járatot, vasárnap pedig 18 járatot ajánlott. Márpedig a felperes és az említett repülőter üzemeltetője között folyt tárgyalások végül kudarcra jutottak, többek között e terminál forgalmának a „pontból pontba” járatokra történő korlátozása, valamint amiatt, hogy az említett terminál csak belföldi és uniós járatokat fogad. Azt is meg kell jegyezni, hogy mivel az érdekelt légitársaságok által benyújtott ajánlatok összmenyisége nem haladta meg a terminál várható kapacitását, így semmilyen kiválasztás nem volt

szükséges. Így minden olyan légitársaság, amely kifejezte érdeklődését, hozzáférhetett a szóban forgó terminálhoz. Ennélfogva azon túl, hogy e terminál használatát nem tartották fenn egy bizonyos légitársaság, nevezetesen a Ryanair számára, még a felperes is hozzáférhetett volna ehhez a terminálhoz, ha az említett repülőtér üzemeltetőjével folytatott tárgyalások sikerre vezettek volna.

- 43 Harmadszor, a felperes állításával ellentétben a Törvényszék által a 2006. május 10-i Air One kontra Bizottság ítéletben (T-395/04, EU:T:2006:123) elfogadott megoldás nem alkalmazható a jelen ügyben. Az említett ítélet ugyanis arról szól, hogy a Bizottság nem hozott határozatot a támogatások előzetes vizsgálati eljárása során, és az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben benyújtott keresetben a felperes az eljárási jogainak védelmét kérte. A Törvényszék tehát azt a kérdést vizsgálta, hogy az említett ügy felperese tekinthető-e az EK 88. cikk (2) bekezdése (jelenleg az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése) értelmében vett érintett félnek (2006. május 10-i Air One kontra Bizottság ítélet, T-395/04, EU:T:2006:123, 34. pont). Ezzel szemben a jelen ügyben a megtámadott határozatot a hivatalos vizsgálati eljárást követően fogadta el a Bizottság, és a felperesnek nem célja az eljárási jogainak védelme, hanem az említett határozat megalapozottságát vitatja.
- 44 A fentiek alapján a felperes nem hivatkozhat érvényesen arra, hogy a Ryanair az mp2 terminál építéséhez nyújtott beruházási támogatás közvetett kedvezményezettje volt. Ebből következik, hogy a CCIMP és a felperes közötti versenyviszony hiányában ez utóbbi nem hivatkozhat megalapozottan arra, hogy a megtámadott határozat a beruházási támogatás tekintetében őt személyében érinti. Ennek következtében a jelen kereset, amennyiben e támogatásra vonatkozik, elfogadhatatlan, és nem szükséges megvizsgálni a Bizottság által a teljesség érdekében felhozott azon érvet, amely szerint a felperesnek e tekintetben nem fűződik érdeke az eljáráshoz.

A kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékekről és az AMS-szerződésről

- 45 A Bizottság arra hivatkozik, hogy a felperes helyzete nem különböztethető meg a Marseille Provence repülőtérrel használó többi légitársaság helyzetétől, és ennek következtében a légitársaságoknak nyújtott állítólagos támogatások ez utóbbit nem érintik személyében. A Bizottság elismeri, hogy a felperes versenyben áll a Ryanairrel, miközben hozzáteszi, hogy az ítélezési gyakorlat szerint a támogatás kedvezményezettjével fennálló ilyen kapcsolat önmagában nem elegendő a személyében való érintettség megállapításához. E tekintetben megjegyzi, hogy a felperes csak egy a Ryanair számos versenytársa közül, és megjegyzi, hogy noha ez a légitársaság az mp2 terminálon kínált 41 célállomás közül 29-et kiszolgált, a Ryanairrel csak rendkívül korlátozott számú és szerény gazdasági jelentőséggel bíró célállomás tekintetében állt közvetlen versenyben.
- 46 Egyebekben a tárgyaláson feltett kérdésre a Bizottság azon véleményét fejezte ki, hogy a Törvényszéknek a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés által kifejtett hatást az európai légi közlekedés teljes piaca, és másodlagosan a Marseille Provence repülőtérrel, illetve oda induló útvonalak vonatkozásában kellene elemeznie.
- 47 A felperes lényegében azt állítja, hogy versenyviszonyban áll a Ryanairrel, és hogy őt különösen érintik a Marseille Provence repülőtéren ez utóbbi javára alkalmazott intézkedések, azaz a kifejezetten az mp2 terminálon fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés.
- 48 A felperes lényegében azt állítja, hogy a Ryanairrel együtt ő a Marseille Provence repülőtér egyik fő használója, és hogy e két légitársaság 2017-ben közvetlen versenyben állt egymással az e repülőtérrel három célállomás, nevezetesen Brest (Franciaország), Nantes (Franciaország) és Ibiza (Spanyolország) irányában induló útvonalak vonatkozásában. Ezzel kapcsolatban a tárgyaláson feltett kérdésre válaszul előadta, hogy a légi utasszállítás területén a versenyhatóságok döntéshozatali gyakorlatában minden útvonal, vagyis minden „kiindulási és célállomás” összeköttetés releváns piacot jelent.

- 49 Válaszában a felperes kifejtette, hogy a Ryanair forgalma azokon az útvonalakon, amelyek vonatkozásában a felperessel közvetlen versenyben állt, 2014 és 2016 között évi 360 000–660 000 ülőhely volt, míg a felperes által szállított utasszám évi 530 000 és 660 000 között mozgott. A tárgyaláson pontosította, hogy 2018-ban 2,6 millió utast szállított Marseille-ből (Franciaország) vagy Marseille-be, míg a Marseille Provence repülőtérrel indulva Lille (Franciaország), valamint Lyon (Franciaország) repülőterére hozzávetőlegesen 400 000 utast, illetve némileg kevesebb utast szállított közvetlenül a Brest repülőterére érkező járatokon, amely célállomásokat a Ryanair is kínálta a Marseille Provence repülőtérrel indulva.
- 50 A Marseille Provence repülőtérrel induló vagy oda érkező útvonalakkal kapcsolatban a felperes kijelenti, hogy a tényállás idején az mp2 terminált csak négy „low cost” légitársaság használta, és a Ryanair az e terminálról induló felkínált 41 célállomásból 29-et szolgált ki. Azt állítja, hogy a Ryanair mesterségesen alacsony díjakat fizetett, és ezzel szemben a felperes és a saját leányvállalata, a HOP! a tényleges költségekhez képest magasabb díjakat fizetett. Úgy véli, hogy ez a helyzet lehetővé tette a Ryanair számára, hogy a HOP! árainál alacsonyabb árakat kínáljon az ugyanazon időpontban ugyanazon célállomásra indított járatokra. E tekintetben egy táblázatot nyújt be, amely szerint a Ryanair 2017. július 4-i indulással Brestbe 63,94 euróért, a HOP! 105,25 euróért kínált repülőjegyet, míg a 2017. július 3-i Nantes-ba tartó járatra szóló jegyet a Ryanair 30,28 euróért, a HOP! pedig 50,51 euróért kínálta.
- 51 Egyebekben a felperes előadja, hogy 2013 és 2015 között a Ryanairrel fennálló közvetlen verseny miatt meg kellett szüntetnie a Marseille Provence repülőtérrel a római (Olaszország), a düsseldorfi (Németország) és a bordeaux-i (Franciaország) repülőterre induló járatait. Emellett rámutat, hogy e verseny miatt 2016-ban júliusban és augusztusban hat hétre korlátozta a Marseille–Brest közötti szezonális útvonalakon való járatindítást. Egy ábra segítségével arra hivatkozik, hogy a „pontból pontba” történő szállítási tevékenysége – a Marseille Provence repülőtérrel a párizsi (Franciaország) és az amszterdami (Hollandia) repülőterre induló légi útvonalak kivételével – több mint 50%-kal csökkent 2013 és 2017 között.
- 52 A felperes ebből arra következtet, hogy a Marseille Provence repülőtér számára a fejlesztésének finanszírozásához nyújtott támogatások és azon működési támogatások miatt, amelyeknek a Ryanair a kedvezményezettje, a Ryanair számára biztosított azon lehetőség, hogy az mp2 terminálról induló szállításokat mesterségesen alacsony árakon kínálja, a verseny torzulását eredményezi, amelynek következtében a felperesnek gyengül a pozíciója a szóban forgó repülőtéri csomóponton.
- 53 Azt kell tehát megvizsgálni, hogy a felperes által előterjesztett bizonyítékok lehetővé teszik-e annak megállapítását, hogy a felperest személyében érintették a repülőtér üzemeltetőjének a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékekre vonatkozóan hozott intézkedései és az AMS-szerződés.
- 54 Mindenekelőtt a releváns piacot illetően, amely vonatkozásában elemezni kell a szóban forgó intézkedések hatását, meg kell állapítani, hogy még ha egyfelől ezek az intézkedések csak az mp2 terminálra vonatkoznak is, másfelől pedig a Marseille Provence repülőtéren belül a felperes és a Ryanair általában az mp1 és mp2 terminált használja, az említett repülőteret használó különféle légitársaságok által kiszolgált célállomások nincsenek *a priori* egyik vagy másik terminálhoz rendelve. Ennek következtében, ellentétben azzal, amit a Bizottság elsődlegesen, valamint a felperes is állít (a fenti 46. és 48. pont), a szóban forgó intézkedések hatását az e repülőtérrel induló és ide érkező valamennyi útvonal alapján kell megvizsgálni, függetlenül az igénybe vett termináltól.
- 55 Továbbá, amint az a fenti 29. pontban felidézett ítélezési gyakorlatból kitűnik, a felperesnek bizonyítania kell, hogy a releváns piacon fennálló versenyhelyzetét a megtámadott határozat tárgyát képező intézkedések lényegesen érintették.

- 56 Végül meg kell említeni, hogy az elfogadhatóság vizsgálatának szakaszában a Törvényszéknek nem kell véglegesen állást foglalni a felperes és a Ryanair között fennálló versenyviszonyokról. Kizárólag a felperes feladata, hogy megfelelő módon jelölje meg azokat az okokat, amelyek miatt a megtámadott határozat tárgyát képező intézkedések sérthetik a jogos érdekeit azáltal, hogy az érintett piacon fennálló versenyhelyzetét lényegesen érintik (lásd ebben az értelemben: 2011. január 21-i Vtesse Networks kontra Bizottság végzés, T-54/07, nem tették közzé, EU:T:2011:15, 98. pont).
- 57 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a felperes által a releváns piacon elfoglalt helyzet lényeges érintettségének feltételét illetően a felek nem vitatják, hogy a Ryanair és a felperes egymással versenyző légitársaságok. Ugyanakkor, még ha e társaságok is a Marseille Provence repülőtér fő használói, a felperes nem szolgáltat bizonyítékkal annak megállapítására, hogy a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés jelentősen befolyásolta versenyhelyzetét az említett piacon.
- 58 Ugyanis először is, a Marseille Provence repülőtér 2016–2018 közötti menetrendjéből kitűnik, hogy 36 légitársaság, vagyis a Germanwings, az Aegean Airlines, a HOP!, az Air Canada, az Air France, az Air Algérie, a Royal Air Maroc, az Alitalia, a British Airways, a Nouvelair, az Aer Lingus, az Eurowings, a Ryanair, az Iberia, a Meridiana, az Air Malta, a Lufthansa, az El Al Israel Airlines, a Mistral Air, az Air Madagascar, a Pegasus Airlines, az XL Airways France, a Tassili Airlines, a Brussels Airlines, a Twin Jet, a TUIfly, a Turkish Airlines, a TAP Portugal, az Air Transat, a TunisAir, az EasyJet, az Air Austral, a Volotea, a Vueling Airlines, az Air Corsica és az Aigle Azur – e társaságok között szerepel a Ryanair, az Air France és a Hop! is – e repülőtérrel induló vagy ide érkező útvonalakat szolgál ki.
- 59 Ezenkívül a Marseille Provence repülőtér 2016–2018 közötti menetrendjéből, kitűnik, hogy nem a felperes és a HOP! volt az egyetlen olyan légitársaság, amely „közvetlen versenyben” állt a Ryanairrel, azaz közbenső megállást nem tartalmazó közvetlen járatokat működtetett. A Ryanair ugyanis tizenegy másik légitársasággal, nevezetesen az Air Malta, az Alitalia, a British Airways, a Brussels Airlines, az EasyJet, az Iberia, a Royal Air Maroc, a TAP Portugal, a TUIfly, a Volotea és a Vueling Airlines társaságokkal áll közvetlen versenyben.
- 60 Másodszor, amint azt a Marseille Provence repülőtérrel induló és oda érkező légitársaságok csoportja – amelybe a felperes is beletartozik –, illetve a Ryanair által működtetett járatok összehasonlító táblázatából kitűnik, 2016-ban, a jelen kereset benyújtásának évében a felperest és a HOP! légitársaságot is magában foglaló említett csoport három útvonalon, nevezetesen a Marseille–Brest, a Marseille–Nantes és Marseille–Lille útvonalon volt közvetlen versenyben a Ryanairrel. A felek azt sem vitatják, hogy a felperes a Ryanair közvetlen versenytársa volt e három útvonalon.
- 61 Ugyanakkor a felperes, amely nem az egyetlen olyan légitársaság volt e három útvonalon, amely versenyzett a Ryanairrel, nem bizonyította, hogy a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés tekintetében olyan helyzetben volt, amely elkülönítette őt a többi érintett versenytárstól. A Ryanair versenytársa volt különösen a Royal Air Maroc a marrákesi (Marokkó), az oujdai (Marokkó) és a rabati (Marokkó) járatok tekintetében, valamint a Vueling Airlines a malagai (Spanyolország), a Palma de Mallorca-i (Spanyolország) és a római járatokat illetően. Következésképpen e két utóbbi légitársaság ugyanolyan versenyhelyzetben állt a Ryanairrel, mint a felperes. Egyébként a légitársaságok azon csoportja, amelynek tagja a Vueling Airlines, a British Airways és az Iberia, öt útvonalon, nevezetesen a londoni (Egyesült Királyság), a madridi (Spanyolország), a malagai, a Palma de Mallorca-i és a római útvonalat illetően állt versenyben a Ryanairrel, ami kettővel meghaladja a felperest is magában foglaló légitársaság-csoport által kiszolgált útvonalak számát.
- 62 Harmadszor, azon útvonalak gazdasági jelentőségét illetően, amelyeket illetően a Ryanair és a felperes egymással közvetlen versenyben álltak, az iratokból kitűnik, hogy a felperes naponta legfeljebb háromszor szolgálta ki a Marseille–Nantes útvonalat. Ami a Marseille–Brest útvonalat illeti, a felperes

2016-ban júliusban és augusztusban hat hétre korlátozta működését. Márpedig a Ryanair a felperesen kívül más társaságokkal is közvetlen versenyben állt egyéb, Nantes-nál és Brestnél nagyobb városokat érintő útvonalak tekintetében. Ezzel kapcsolatban, amint azt a Bizottság megjegyezte, London esetében a Ryanair a British Airways-zel állt versenyben, amely napi három járatot kínált a London-Heathrow repülőtérre (Egyesült Királyság), továbbá az EasyJettel, amely naponta legfeljebb három járatot kínált a London-Gatwick repülőtérre (Egyesült Királyság), valamint heti három járatot a London-Luton repülőtérre (Egyesült Királyság).

- 63 Negyedszer, el kell utasítani a felperes azon érvét, mely szerint a Marseille Provence repülőtérről Brestbe vagy Nantes-ba irányuló járatok vonatkozásában a HOP!, valamint a Ryanair által kínált árak összehasonlítása bizonyítja a verseny jelentős torzulását, és lényegében a felperes releváns piacon elfoglalt versenyhelyzetének – a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés általi – jelentős érintettségét. Ugyanis, jóllehet a felperes által 2017. március 29-én elvégzett ár-összehasonlítás azt bizonyítja, hogy a Ryanair által kínált árak lényegesen alacsonyabbak voltak a felperes és leányvállalata által kínált áraknál, a 2017. július 27-i és 2017. július 31-i árak Bizottság által benyújtott összehasonlítása épp az ellenkezőjét bizonyítja. Mindenesetre, még ha a Ryanair árai összességében alacsonyabbak is a felperes által ezen útvonalak vonatkozásában kínált áraknál, ez önmagában nem bizonyítja, hogy az említett repülőtér üzemeltetője által meghatározott repülőtéri díjak mértéke és az említett szerződés miatt jelentősen torzult a verseny. Amint arra a Bizottság rámutat, az árkülönbség más tényezők, például az egyes érintett légitársaságok magasabb vagy alacsonyabb üzemeltetési költségeinek is betudható lehet.
- 64 Ötödször, a felperes által benyújtott, forrásmegjelölés nélküli táblázat, amely a Marseille Provence repülőtérről kiinduló, „pontból pontba” történő szállítási tevékenységének alakulását szemlélteti, és amely 2013 és 2017 között több mint 50%-os visszaesést mutat be, nem bizonyítja, hogy a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés jelentősen befolyásolta a releváns piacon fennálló versenyhelyzetét. Először is, a felperes nem határozza meg, melyek azok a „pontból pontba” történő szállítási tevékenységre vonatkozó adatok, amelyekre a táblázat elkészítése során támaszkodott. Ezután, amint azt maga is elismeri, becsléseiben nyilvánvalóan jelentőséggel bíró útvonalakra, nevezetesen a Marseille–Párizs és a Marseille–Amszterdam útvonalra vonatkozó adatokat hagyott figyelmen kívül. Végül, egyetlen olyan konkrét adatot sem ismertet azzal kapcsolatban, hogy a választott időszakban a Ryanairrel szemben fennálló közvetlen versenyhelyzete hatására csökkent a „pontból pontba” történő szállítási tevékenysége.
- 65 E tekintetben, mivel a jelen esetben a releváns piac szerkezete nem koncentrált, és a piacot nagyszámú gazdasági szereplő jelenléte jellemzi, nem lehet egyszerűen vélelmezni, hogy a felperes „pontból pontba” történő szállítási tevékenységének 2013 és 2017 közötti csökkenése – amint a fent hivatkozott táblázatból kitűnik –, tekintettel az említett piacon a Ryanairrel szemben fennálló versenyhelyzetére, kizárólag a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékeknek és az AMS-szerződésnek tudható be. A felperest valóban nem lehet annak bizonyítására kötelezni, hogy az említett visszaesés kizárólag ezen intézkedések következménye. Azonban legalább arra vonatkozóan bizonyítékot kellett volna benyújtania, hogy a Marseille–Brest, a Marseille–Nantes és a Marseille–Lille útvonalak vonatkozásában a Ryanairrel szemben fennálló közvetlen versenyre tekintettel ezek az intézkedések hatással voltak az ezen a piacon fennálló versenyhelyzetére; ezt azonban nem tette meg.
- 66 E tekintetben az ítélkezési gyakorlat szerint az érintett versenytárs piaci helyzete jelentős érintettségére utaló lehetséges valószínűsítő körülmény lehet a forgalom jelentős csökkenése, nem elhanyagolható pénzügyi veszteségek, a piaci részesedések jelentős csökkenése vagy az elmaradt haszon, amelyekkel kapcsolatban a versenytársnak bizonyítania kell, hogy azok a szóban forgó támogatásnyújtás következményei (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 53. pont). Márpedig a jelen ügyben a felperes nem nyújtott be olyan pontos, számokkal alátámasztott és részletes becsléseket, amelyek bizonyítják, hogy a Ryanair a kizárólag a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződésnek köszönhetően szerzett állítólagosan részesedést a releváns piacon. Ugyanez érvényes a felperes azon

érvére is, amely szerint a Ryanairrel szemben fennálló versenyhelyzete miatt 2013 és 2015 között kénytelen volt megszüntetni a Marseille–Róma, a Marseille–Düsseldorf és a Marseille–Bordeaux járatait. A felperes ugyanis egyetlen olyan pontos bizonyítékot sem nyújtott be, amely alkalmas lenne annak bizonyítására, hogy a hivatkozott járatok megszüntetése a Ryanairrel szemben fennálló közvetlen versenyhelyzetének tudható be.

- 67 Egyébiránt ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a tárgyaláson az Aéroport Marseille Provence kijelentette, és ezt a felperes sem vitatta, hogy különösen a Marseille–Lille és a Marseille–Nantes útvonal vonatkozásában a forgalom nem csökkent, hanem éppen ellenkezőleg, a felperes megnövelte a szállított utasok számát azután, hogy a Ryanair működését megkezdte ezeken az útvonalakon.
- 68 E körülmények között a felperes azon hivatkozása, hogy a releváns piacon fennálló versenyhelyzetét érintették a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés, nem bizonyított, és nem teszi lehetővé a személyében való érintettség fennállásának megállapítását. Közelebbről, még ha ezek az intézkedések – amint arra a felperes hivatkozik – korlátozhatják is az említett piacon folytatott tevékenységét, a fentiek összességéből következik, hogy a felperes nem nyújt elegendő bizonyítékot annak alátámasztására, hogy a helyzete különbözik az e piacon a Ryanairrel versenyben álló többi gazdasági szereplőétől, és ezáltal az említett intézkedések címzettjéhez hasonló módon érintett.
- 69 A fentiekre tekintettel, még ha a Ryanairrel való közvetlen versenyre figyelemmel a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS szerződés közvetlenül érinti is a felperes releváns piacon fennálló versenyhelyzetét, nem nyert bizonyítást, hogy ez az érintettség jelentős volt. Ennélfogva a felperest az alkalmazandó ítélkezési gyakorlat értelmében ezen intézkedések nem érintik személyében.
- 70 Ezt a következtetést a felperes többi érve sem vonja kétségbe.
- 71 Először is a felperes rámutat arra, hogy tevékenyen részt vett abban az eljárásban, amely végén a Bizottság elfogadta a megtámadott határozatot. Ezzel kapcsolatban azt állítja, hogy egymást követően két panaszt nyújtott be a Marseille Provence repülőtér által végrehajtott állami támogatási intézkedésekkel kapcsolatban, arra hivatkozva, hogy a szóban forgó intézkedések negatívan befolyásolják az e repülőtér használójaként elfoglalt helyzetét. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy rendkívül tevékenyen vett részt az említett határozat elfogadását megelőző eljárásban.
- 72 Valamely felperesnek a közigazgatási eljárásban való részvételéből azonban önmagában nem vezethető le, hogy a felperes keresetjogi joggal rendelkezik (2013. március 7-i UOP kontra Bizottság végzés, T-198/09, nem tették közzé, EU:T:2013:105, 27. pont; 2016. június 22-i Whirlpool Europe kontra Bizottság ítélet, T-118/13, EU:T:2016:365, 55. pont), még ha az eljárásban jelentős szerepet is játszott, többek között a megtámadott határozat alapjául szolgáló panasz benyújtásával (lásd ebben az értelemben: 2009. július 9-i 3F kontra Bizottság ítélet, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 94. és 95. pont).
- 73 Másodsor, a felperes egy, a Ryanair elnök-vezérigazgatójával folytatott találkozóra hivatkozik, amelyben ez utóbbi a felperessel szemben fennálló „versenyhelyzetre” hivatkozott. Márpedig egy támogatásban részesülő légitársaság vezető tisztségviselőjének személyes véleménye nem elegendő a légitársaság versenytársai által érintett piacon elfoglalt helyzet jelentős érintettségének bizonyításához. Ezen túlmenően ebből a találkozóból nem tűnik ki, hogy az említett elnök-vezérigazgató a felperesnek a Ryanairrel szemben fennálló különleges versenyhelyzetet tulajdonított volna. Ez az elnök-vezérigazgató különösen azt állítja, hogy a felperesnek „egyre több versenytársa van”, és hogy „az olyan fuvarozóknak, mint a [felperes], az Alitalia vagy a Lufthansa, hamarosan követniük kell az [olcsó szolgáltatások irányába mutató tendenciát]”. Ennek megfelelően ugyanez az elnök-vezérigazgató a felperest csak a légitársasága egyik versenytársának tekinti.

- 74 Harmadszor, a felperes benyújt egy 2017 szeptemberében általa készített piaci tanulmányt. Ez a tanulmány a HHI (Herfindahl-Hirschman Index) mutatót mérte, amelyet általában a piacon fennálló verseny intenzitásának mérésére alkalmaznak. Ami a Ryanair és a felperes közötti versenyt illeti, a tanulmány megállapítja, hogy a közös útvonalak nagy száma miatt a Ryanair növekedése közvetlenül érinti a légitársaságok azon csoportját, amelyhez a felperes tartozik. Ugyanezen tanulmány szerint 2016-ban a Ryanair tíz, francia városok közötti, és 37, francia városokat Franciaországon kívüli európai várossal összekötő útvonal tekintetében versenyzett az említett csoporttal.
- 75 Márpedig, noha a szóban forgó piaci tanulmány lehetővé teszi annak bizonyítását, hogy a felperes és a Ryanair versenyviszonyban áll egymással, egyáltalán nem támasztja alá azt, hogy a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés lényegesen érinti a felperesnek a releváns piacon fennálló versenyhelyzetét. Egyfelől az, hogy az említett tanulmány szerint „a Ryanair gyakran nem az egyetlen piaci szereplő azokon az útvonalakon, [amelyeket a felperes] tevékenysége érint[, és így] a nyújtott támogatások befolyásolhatják a versenyt”, egy olyan általános jellegű állítás, amely nem egyéníti a felperes helyzetét a Ryanairnek az említett piacon működő többi versenytársához képest. Másfelől, a jelentésben szereplő állítás, amely szerint „a közös útvonalak nagy száma miatt a Ryanair növekedése közvetlenül érinti [a légitársaságok azon csoportját, amelyhez a felperes tartozik]”, alátámaszthatja azt, hogy a Ryanair által folytatott verseny közvetlenül érinti a felperest, azonban nem bizonyítja, hogy a releváns ítélkezési gyakorlat értelmében a fent említett intézkedések jelentősen érintik őt.
- 76 Negyedszer, a felperes az 1998. június 25-i British Airways és társai kontra Bizottság ítéletre (T-371/94 és T-394/94, EU:T:1998:140) hivatkozik, amelyben véleménye szerint a Törvényszék elismerte a többek között a British Airways és a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden légitársaságok által a Bizottság azon határozatával szemben benyújtott keresetek elfogadhatóságát, amellyel ez utóbbi az általa lefolytatott hivatalos vizsgálati eljárást követően a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánított egy, a francia hatóságok által a felperesnek nyújtott támogatást.
- 77 A Törvényszék az 1998. június 25-i British Airways és társai kontra Bizottság ítéletben (T-371/94 és T-394/94, EU:T:1998:140), anélkül hogy kifejezetten megvizsgálta volna a kereset elfogadhatóságát, amelyet egyébként a Bizottság sem vetett fel, megsemmisítette azt a határozatot, amellyel szemben a keresetet az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben benyújtották. Ez a határozat a felperes tőkéjének több milliárd francia frank összegű emelésére vonatkozó intézkedés érvényességére vonatkozott, amely intézkedést az említett légitársaság szerkezetátalakítási terve kísért, amelynek célja a gazdasági és pénzügyi életképességének helyreállítása volt.
- 78 Márpedig a jelen ügy a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékekre és az AMS-szerződésre vonatkozik. Ezért eltér az 1998. június 25-i British Airways és társai kontra Bizottság ítélet (T-371/94 és T-394/94, EU:T:1998:140) alapjául szolgáló ügytől mind a vitatott intézkedések tárgyát, mind azok hatályát illetően. Ez az ítélet ugyanis általánosságban a légitársaság részére történő nyújtott jelentős összegű tőkeinjekcióról szól, amelynek célja általában e társaság életképességének biztosítása a légi közlekedési ágazatban, míg a jelen ügy kizárólag versengő légitársaságok egy adott repülőtéren folytatott tevékenységére vonatkozik. Következésképpen az a tény, hogy az elfogadhatóságot hallgatólagosan elismerték az említett 1998-as ítélet alapjául szolgáló ügyben nyújtott strukturális támogatás vonatkozásában, nem zárja ki a felperes releváns piacon fennálló versenyhelyzetének a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek és az AMS-szerződés általi jelentős érintettségére vonatkozó eltérő értékelést.
- 79 Ezt a következtetést nem vonja kétségbe a felperes azon érve sem, amely azon alapul, hogy abban az esetben, ha a jelen keresetet elfogadhatatlannak kellene minősíteni, a Törvényszék a két esetben különböző elfogadhatósági mércét alkalmazna, ami sértené az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében biztosított hatékony jogorvoslathoz való jogot.

- 80 Elegendő ugyanis arra emlékeztetni, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint a megsemmisítés iránti kereset elfogadhatósági feltételeit nem lehet figyelmen kívül hagyni a hatékony bírói jogvédelemhez való jognak a felperes szerinti értelmezésére hivatkozva. Így különösen a jelen kereset tárgyát képező területet illetően a Bíróság már kifejtette, hogy az a magánszemély, akit nem érint közvetlenül és személyében a Bizottság állami támogatások területén hozott határozata, és akinek az érdekeit következképpen esetleg nem érinti a határozat tárgyát képező állami intézkedés, nem hivatkozhat ilyen határozattal szemben a bírói jogvédelemhez való jogra (lásd ebben az értelemben: 2007. november 22-i Sniace kontra Bizottság ítélet, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 64. és 65. pont). Márpedig a fent előadottakból kitűnik, hogy e két feltétel közül az egyik éppen hiányzik a jelen esetben, mivel a felperes nem bizonyította, hogy személyében érinti a megtámadott határozat. Figyelembe véve, hogy a jelen ügy és az 1998. június 25-i British Airways és társai kontra Bizottság ítélet (T-371/94 és T-394/94, EU:T:1998:140) alapjául szolgáló ügy nem azonos vagy hasonló jellegű intézkedésekre vonatkozik, a felperes nem állíthatja megalapozottan, hogy a jelen kereset elfogadhatatlanság miatti elutasítása sértene a hatékony bírói jogvédelemhez való jogát.
- 81 A fentiek összességéből következik, hogy a felperes nem bizonyította a Ryanair többi versenytársához képest fennálló egyénitetségét a releváns piacon sem a kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékek, sem az AMS-szerződés tekintetében.
- 82 E körülmények között a jelen keresetet mint elfogadhatatlant el kell utasítani.

A költségekről

- 83 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (1) bekezdése alapján a Törvényszék a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a felperes pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.
- 84 Az eljárási szabályzat 138. cikkének (3) bekezdése értelmében továbbá a Törvényszék elrendelheti, hogy az említett cikk (1) és a (2) bekezdésében nem említett beavatkozó felek maguk viseljék saját költségeiket. A jelen esetben a Bizottság támogatása végett beavatkozó felek maguk viselik saját költségeiket.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) **A Törvényszék a keresetet mint elfogadhatatlant elutasítja.**
- 2) **A Société Air France saját költségein felül viseli az Európai Bizottság részéről felmerült költségeket.**
- 3) **A Ryanair DAC és az Airport Marketing Services Ltd, valamint az Aéroport Marseille Provence SA maga viseli saját költségeit.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Kihirdetve Luxembourgban, a 2019. július 11-i nyilvános ülésen.

E. Coulon
hivatalvezető

G. Berardis
elnök

Tartalomjegyzék

A jogvita előzményei	2
Az eljárás és a felek kérelmei	3
A jogkérdésről	4
A beruházási támogatásról	6
A kifejezetten az mp2 terminálon utasonként fizetendő díjmértékekről és az AMS-szerződésről	8
A költségekről	14