



Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (šeštoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2019 m. liepos 11 d.*

„Ieškinys dėl panaikinimo – Valstybės pagalba – Priemonės, kurias Prancūzija taikė Marselio Provanso oro uostui ir juo besinaudojantiems oro vežėjams – Sprendimas, kuriuo pagalba pripažįstama suderinama su vidaus rinka – Investicinės dotacijos – Nacionaliniams ir tarptautiniams skrydžiams nustatyti skirtingi oro uosto mokesčiai – Sumažinti oro uosto mokesčiai, siekiant skatinti skrydžius iš naujo terminalo Marselio Provanso 2 – Konkrečios sąsajos nebuvimas – Esminio poveikio konkurencinei padėčiai nebuvimas – Nepriimtinumai“

Byloje T-894/16

Société Air France, įsteigta Tramble an France (Prancūzija), atstovaujama advokato R. Sermier,

ieškovė,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą S. Noë, C. Georgieva-Kecsmar ir C. Giolito,

atsakovę,

palaikomą

Aéroport Marseille Provence SA, įsteigto Marinjane (Prancūzija), atstovaujamo advokato A. Lepière,

ir

Ryanair DAC, buvusios *Ryanair Ltd*, įsteigtos Dubline (Airija),

ir

Airport Marketing Services Ltd, įsteigtos Dubline,

atstovaujamų advokatų E. Vahida ir I.-G. Metaxas-Maranghidis,

įstojusių į bylą šalių,

dėl SESV 263 straipsniu grindžiamo prašymo panaikinti 2014 m. vasario 20 d. Komisijos sprendimą (ES) 2016/1698 dėl priemonių SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), kurias Prancūzija taikė Marselio Provanso oro uostui ir juo besinaudojantiems oro vežėjams (OL L 260, 2016, p. 1),

* Proceso kalba: prancūzų.

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji išplėstinė kolegija)

kurią sudaro kolegijos pirmininkas G. Berardis, teisėjai S. Papasavvas, D. Spielmann (pranešėjas), Z. Csehi ir O. Spineanu-Matei,

posėdžio sekretorė E. Artemiou, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2019 m. sausio 10 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

Ginčo aplinkybės

- 1 Marselio Provanso oro uostas įsikūręs Prancūzijos Ronos deltos departamente. Jis yra vienas iš didžiausių Prancūzijos oro uostų. 2012 m. oro uostas aptarnavo daugiau nei 8 milijonus keleivių. 2004 m. siekdamas padidinti transporto srautą ir plėtrą vykdyti naujomis kryptimis Europoje šis oro uostas nusprendė šalia pagrindinio terminalo (toliau – terminalas MP1) pastatyti naują „pigiams skrydžiams“ skirtą terminalą (toliau – terminalas MP2). Darbai pradėti 2005 m. gruodžio mėn., o terminalas MP2 pradėjo veikti 2006 m. rugsėjo mėn.
- 2 2007 m. kovo 27 d. Komisija gavo ieškovės *Société Air France* skundą, ant kurio nurodyta data – 2007 m. kovo 15 d. ir kuriame pranešta apie Ronos deltos generalinės tarybos suteiktą neteisėtą pagalbą Marselio Provanso oro uostui ir šio oro uosto neteisėtą pagalbą *Ryanair DAC*, buvusiai *Ryanair Ltd*, ir kitiems oro vežėjams. Ši pagalba – tai visų pirma oro uosto mokesčiai, sumažinti siekiant skatinti skrydžius iš terminalo MP2.
- 3 2009 m. lapkričio 27 d. ieškovė pateikė Komisijai skundą dėl neteisėtos pagalbos, kurią suteikė keli Prancūzijos regioniniai ir vietiniai oro uostai, įskaitant Marselio Provanso oro uostą.
- 4 2008 m. gegužės 7 d. *Conseil d'État* (Valstybės Taryba, Prancūzija) panaikino patvirtintus keleivio mokesčio tarifus, kurie nuo 2006 m. birželio 1 d. ir nuo 2007 m. sausio 1 d. taikyti terminalui MP2, nes apskaitos duomenys, į kuriuos atsižvelgta apskaičiuojant mokesčių, buvo nepakankamai pagrįsti.
- 5 Panaikinus patvirtintus keleivio mokesčio tarifus, kurie nuo 2006 m. birželio 1 d. ir nuo 2007 m. sausio 1 d. taikyti terminalui MP2, *direction générale de l'aviation civile, rattachée au ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie* (Generalinė civilinės aviacijos valdyba prie Ekologijos, tvaraus vystymosi ir energetikos ministerijos) užsakė audito įmonei atlikti tyrimą dėl sąnaudų ir pajamų paskirstymo būdų ir apmokestinimo terminaluose MP1 ir MP2; šio tyrimo ataskaita buvo pateikta 2008 m. lapkričio mėn. Remdamiesi šia audito ataskaita *Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Marseille-Provence* (Marselio Provanso prekybos ir pramonės rūmai, toliau – CCIMP) nustatė naujus keleivio mokesčio tarifus, taikomus atgaline data.
- 6 2011 m. liepos 13 d. sprendimu, skirtu Prancūzijos Respublikai, Komisija pradėjo SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą ir paragino suinteresuotąsias šalis pateikti jai pastabas dėl nagrinėjamų priemonių (toliau – sprendimas pradėti procedūrą).
- 7 Komisijai pastabas pateikė Prancūzijos Respublika, CCIMP, ieškovė, *Ryanair* ir *Ryanair 100 %* priklausanti patronuojamoji bendrovė *Airport Marketing Services Ltd* (toliau – AMS).

- 8 2014 m. vasario 20 d. Komisija priėmė Sprendimą (ES) 2016/1698 dėl priemonių SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), kurias Prancūzija taikė Marselio Provanso oro uostui ir juo besinaudojantiems oro vežėjams (OL L 260, 2016, p. 1, toliau – ginčijamas sprendimas).
- 9 Ginčijamame sprendime Komisija visų pirma konstatavo, kad Marselio Provanso oro uostas gavo investicinę pagalbą, kuri suderinama su vidaus rinka. Ji taip pat konstatavo, kad terminalas MP2 ir greta jo esanti orlaivių stovėjimo aikštelė nėra skirti vienam konkrečiam oro vežėjui. Jos nuomone, minėtu terminalu galėjo naudotis bet kuris vežėjas, siūlantis riboto lygio paslaugas. Ji nurodė, kad minėtas oro uostas paskelbė siūlymą naudotis šiuo terminalu ir kad šiuo terminalu galėjo naudotis bet kuris suinteresuotas oro vežėjas, nes jo pajėgumai nebuvo išnaudoti. Be to, Komisija nustatė, kad oro vežėjai taip pat mokėjo mokesčius tokiais tarifais, kad jų suma padengiamos bent jau negrįžtamosios sąnaudos pagal kiekvieną sutartį.
- 10 Be to, Komisija išnagrinėjo terminale MP2 taikomus keleivio mokesčius. Konkrečiai ji konstatavo, kad norėdamas nustatyti supaprastintų paslaugų terminalo projekto pelningumą ir atitinkamus mokesčius apdairus veiklos vykdytojas būtų atsižvelgęs į visas pajamas iš aviacinės ir neaviacinės veiklos, turėdamas omenyje transporto srauto paklausos lankstumą atitinkamo aviacinės veiklos mokesčio kainodaros atžvilgiu. Ji nurodė, kad „neaviacinėmis pajamomis [padengtas] keleivio mokesčio tarifo lygio ir keleivių aptarnavimo sąnaudų lygio skirtumas yra ne oro vežėjams suteikiama nauda, o oro uosto valdytojo vykdytos optimizacijos, kuria siekta investicijų projekto gražos, rezultatas“ (ginčijamo sprendimo 369 konstatuojamoji dalis). Ji padarė išvadą, kad sprendimas dėl terminale MP2 taikytinų tarifų nustatymo atitinka apdairaus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.
- 11 Galiausiai Komisija išnagrinėjo 2006 m. gegužės 19 d. CCIMP ir AMS sudarytą reklamos vietos pirkimo sutartį (toliau – AMS sutartis). Ši sutartis buvo sudaryta penkeriems metams ir galėjo būti vieną kartą pratęsta tam pačiam laikotarpiui, tačiau dėl jos nebuvo skelbtas konkursas ir apie ją nebuvo iš anksto pranešta. Sutarties dalykas buvo Marselio krypties reklama, siekiant pritraukti daugiau keleivių.
- 12 Remdamasi Prancūzijos Respublikos pateiktu pelningumo tyrimu dėl *Ryanair* skrydžių 2007–2021 m. finansinės maržos, kuriuo rėmėsi pati CCIMP, priimdama sprendimą sudaryti AMS sutartį, Komisija konstatavo, kad minėtos sutarties vidutinės vienam šio oro vežėjo keleiviui tenkančios sąnaudos leido nustatyti viso terminalo MP2 statybos projekto pelningumą. Ji konstatavo, kad visais atvejais oro vežėjams taikyti tarifai, atsižvelgiant į nuolaidas bei minėtos sutarties sąnaudas, padengė bent jau minėto oro vežėjo išlaidų, susijusių su Marselio Provanso oro uosto naudojimu, perviršį.

Procesas ir šalių reikalavimai

- 13 2016 m. gruodžio 19 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovės ieškinį.
- 14 2017 m. kovo 23 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo *Aéroport Marseille Provence SA* prašymą leisti įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų.
- 15 2017 m. kovo 26 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo *Ryanair* ir AMS prašymus leisti įstoti į šią bylą palaikyti Komisijos reikalavimų.
- 16 2017 m. gegužės 29 d. nutartimi Bendrojo Teismo šeštosios kolegijos pirmininkas patenkino šiuos prašymus įstoti į bylą. Įstojusios į bylą šalys pateikė savo paaiškinimus, o per nustatytus terminus pagrindinės šalys dėl jų pateikė pastabas.
- 17 Šeštosios kolegijos siūlymu Bendrasis Teismas, taikydamas savo Procedūros reglamento 28 straipsnį, nusprendė perduoti bylą nagrinėti išplėstinei kolegijai.

- 18 Remdamasis teisėjo pranešėjo siūlymu, Bendrasis Teismas (šeštoji išplėstinė kolegija) nusprendė pradėti žodinę proceso dalį ir, taikydamas Procedūros reglamento 89 straipsnyje numatytas proceso organizavimo priemones, paprašė šalių atsakyti į tam tikrus klausimus. Šalys šiuos prašymus įvykdė per nustatytus terminus.
- 19 Šalys buvo išklaustytos per 2019 m. sausio 10 d. posėdį.
- 20 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:
- panaikinti ginčijamą sprendimą,
 - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.
- 21 Komisija, palaikoma įstojusių į bylą šalių, Bendrojo Teismo prašo:
- atmesti ieškinį kaip nepriimtina ir bet kuriuo atveju – kaip nepagrįstą,
 - priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

Dėl teisės

- 22 Komisija, palaikoma įstojusių į bylą šalių, tvirtina, kad ieškinys nepriimtinas, nes ieškovė iš esmės neturi *locus standi*. Konkrečiai ji tvirtina, kad ieškovė nėra tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su nagrinėjamomis priemonėmis ir kad ji nepaaiškino, kodėl ginčijamas sprendimas dėl tam tikrų jos ypatingų savybių ar dėl faktinių aplinkybių, kurios išskiria ją iš kitų asmenų, yra su ja susijęs.
- 23 Ieškovė tvirtina, kad priešingai, nei mano Komisija, jos situacija ją išskiria lygiai taip pat, kaip asmenį, kuriam skirtas ginčijamas aktas. Remdamasi jurisprudencija ji tvirtina, kad pagalbos gavėjo atžvilgiu trečiojo asmens ieškinio priimtumas leidžia manyti, jog pastarasis konkuruoja su pirmuoju, ir kad pagalba gali daryti didelę įtaką šio trečiojo asmens padėčiai rinkoje. Ji taip pat nurodo 1998 m. birželio 25 d. Sprendimą *British Airways ir kt. / Komisija* (T-371/94 ir T-394/94, EU:T:1998:140) ir tvirtina, kad Bendrasis Teismas jame netiesiogiai patvirtino, jog konkuruojančios oro transporto bendrovės galėjo ginčyti Komisijos sprendimą, kuriuo patvirtinama valstybės pagalbos priemonė.
- 24 Šiuo klausimu reikia priminti, kad SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatyti du atvejai, kai pripažįstama fizinio ar juridinio asmens *locus standi* pareiškiant ieškinį dėl Europos Sąjungos teisės akto, kuris nėra jam skirtas, panaikinimo. Pirma, toks ieškinys gali būti pareikštas, jei šis teisės aktas su minėtu asmeniu yra tiesiogiai ir konkrečiai susijęs. Antra, toks asmuo gali pareikšti ieškinį dėl reglamentuojamojo pobūdžio teisės akto, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinamųjų priemonių, jei šis aktas yra tiesiogiai su juo susijęs.
- 25 Nagrinėjamu atveju vienintelis subjektas, kuriam skirtas ginčijamas sprendimas, yra Prancūzijos Respublika ir šis sprendimas yra susijęs su individualia pagalba, kaip tai suprantama pagal 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamento (ES) 2015/1589, nustatančio išsamias SESV 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015, p. 9), 1 straipsnio e punktą. Kadangi jo taikymas yra individualus, jis negali būti reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, kuri taikoma visiems bendrojo taikymo aktams, išskyrus teisėkūros procedūra priimtus aktus (žr. 2014 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Castelnou Energía / Komisija*, T-57/11, EU:T:2014:1021, 23 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Darytina išvada, kad dėl to, jog ginčijamas sprendimas nėra skirtas ieškovei, jos ieškinys priimtinas tik tuo atveju, jeigu ji tiesiogiai ir konkrečiai susijusi su minėtu sprendimu (2016 m. birželio 22 d. Sprendimo *Whirlpool Europe / Komisija*, T-118/13, EU:T:2016:365, 41 punktas).

- 26 Pagal suformuotą jurisprudenciją kiti subjektai nei tie, kuriems skirtas sprendimas, gali remtis tuo, kad šis sprendimas yra konkrečiai su jais susijęs, tik tuomet, jei šis sprendimas juos paveikia dėl ypatingų požymių arba faktinių aplinkybių, kurios juos išskiria iš kitų asmenų, todėl individualizuoja kaip asmenis, kuriems šis sprendimas yra skirtas (1963 m. liepos 15 d. Sprendimas *Plaumann / Komisija*, 25/62, EU:C:1963:17, p. 223 ir 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, 15 punktas).
- 27 Vykdamas SESV 108 straipsnyje įtvirtintą valstybės pagalbos kontrolės procedūrą, turi būti išskirtas, pirma, šio straipsnio 3 dalyje numatytas pirminis pagalbos patikrinimo etapas, kurio tikslas yra tik leisti Komisijai susidaryti pirmąją nuomonę apie dalinį ar visišką nagrinėjamos pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka, ir, antra, tyrimo etapas, numatytas to straipsnio 2 dalyje. Tik vykstant šiam etapui, skirtam, kad Komisijai būtų sudaryta galimybė gauti išsamią informaciją apie visus bylos duomenis, Sutartyje numatyta Komisijos pareiga pareikalauti suinteresuotųjų asmenų pateikti savo pastabas (žr. 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *3F / Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 30 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 28 Jeigu įmonė ginčija sprendimo, kuriuo vertinama pagalba, priimto remiantis SESV 108 straipsnio 3 dalimi arba per oficialią tyrimo procedūrą, pagrįstumą, vien tos aplinkybės, kad ji gali būti laikoma suinteresuotuoju asmeniu, kaip tai suprantama pagal šio straipsnio 2 dalį, nepakanka tam, kad ieškinys būtų pripažintas priimtiniu. Ji privalo įrodyti, kad turi ypatingą statusą, kaip tai suprantama pagal 1963 m. liepos 15 d. Sprendimą *Plaumann / Komisija* (25/62, EU:C:1963:17) (šiuo klausimu žr. 2015 m. lapkričio 10 d. Nutarties *Compagnia Trasporti Pubblici ir kt. / Komisija*, T-187/15, nepaskelbta Rink., EU:T:2015:846, 18 punktą). Visų pirma taip yra tada, kai pagalba, kuri yra ginčijamo sprendimo objektas, daro didelį poveikį tos įmonės padėčiai rinkoje (2016 m. birželio 22 d. Sprendimo *Whirlpool Europe / Komisija*, T-118/13, EU:T:2016:365, 44 punktas).
- 29 Šiuo klausimu, be kita ko, buvo pripažinta, kad ne tik pagalbą gavusi įmonė, bet ir su ja konkuruojančios įmonės, kurios aktyviai dalyvavo pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėtoje formalaus tyrimo procedūroje, buvo pripažintos konkrečiai susijusios su Komisijos sprendimu, kuriuo baigiama ši procedūra, jei pagalbos priemonė, dėl kurios priimtas sprendimas, kurią prašoma panaikinti, padarė didelį poveikį jų padėčiai rinkoje. Taigi įmonė negali remtis vien tuo, kad yra pagalbą gavusios įmonės konkurentė, tačiau, kaip jau buvo nurodyta, atsižvelgdama į savo galimo dalyvavimo procedūroje lygį ir grėsmės jos padėčiai rinkoje dydį, turi įrodyti, kad jos faktinė padėtis yra tokia, kuri ją išskiria analogiškai kaip ir asmenį, kuriam šis sprendimas yra skirtas (žr. 2013 m. kovo 7 d. Nutarties *UOP / Komisija*, T-198/09, nepaskelbta Rink., EU:T:2013:105, 25 ir 26 punktus bei nurodytą jurisprudenciją; taip pat šiuo klausimu žr. 1986 m. sausio 28 d. Sprendimo *Cofaz ir kt. / Komisija*, 169/84, EU:C:1986:42, 25 punktą ir 2004 m. gegužės 27 d. Nutarties *Deutsche Post ir DHL / Komisija*, T-358/02, EU:T:2004:159, 33 ir 34 punktus).
- 30 Be to, reikia priminti, kad ieškinio priimtimumo sąlygos vertinamos ieškinio pareiškimo, t. y. gavimo, momentu (2010 m. gruodžio 15 d. Nutarties *Albertini ir kt. ir Donnelly / Parlamentas*, T-219/09 ir T-326/09, EU:T:2010:519, 39 punktas ir 2014 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Castelnou Energía / Komisija*, T-57/11, EU:T:2014:1021, 34 punktas).
- 31 Šiuo atveju reikia konstatuoti, kad ieškovė ginčija tam tikras Komisijos ginčijamame sprendime nagrinėtas priemones. Pirma, ginčijamos investicijų dotacija terminalo MP2 statybai ir, antra, šiame terminale taikomi keleivio mokesčiai ir AMS sutartis, kurie visi kartu sudaro valstybės pagalbą aptariamam terminalui. Taigi reikia išsiaiškinti, ar ieškovė gali pareikšti ieškinį dėl, pirma, investicijų dotacijos, ir antra, dėl minėtų mokesčių ir sutarties.

Dėl investicijų dotacijos

- 32 Komisija mano, kad, kalbant apie investicijų dotaciją, kuri buvo suteikta CCIMP terminalo MP2 statybai, nėra jokio konkurencinio ryšio tarp ieškovės ir pagalbos gavėjo Marselio Provanso oro uosto. Konkrečiai kalbant, ji nurodo, kad atskirai išnagrinėjo CCIMP suteiktą minėtą dotaciją ir tariamą veiklos pagalbą, kurią CCIMP suteikė oro transporto bendrovėms. Ji tvirtina, jog ieškovė šiuo atveju turėjo įrodyti, kad ši dotacija CCIMP buvo pervesta *Ryanair*. Tačiau taip nebuvo, nes sprendime skirti šią dotaciją nėra jokio reikalavimo CCIMP suteikti palankesnes sąlygas minėtai oro transporto bendrovei.
- 33 Komisija, be kita ko, nurodo, kad, nesant konkurencinio ryšio tarp pagalbą gavusio oro uosto ir ieškovės, pastaroji neturi teisės pareikšti ieškinį. Konkrečiai kalbant, ginčijamo sprendimo, kiek jis susijęs su investicijų dotacija panaikinimas nesuteiktų jai jokios naudos.
- 34 Ieškovė tvirtina, kad *Ryanair* buvo reali investicijų dotacijos, skirtos CCIMP, gavėja. Ji tvirtina, kad iš sprendimo pradėti procedūrą aiškiai matyti neatsiejamas ryšys tarp CCIMP skirtų investicijų dotacijų ir bendrovės *Ryanair*, nes minėta dotacija leido Marselio Provanso oro uostui nustatyti dirbtinai mažas kainas vienam iš jos tiesioginių konkurentų. Grįsdama neatsiejamą ryšį tarp šios CCIMP gautos dotacijos terminalo MP2 statybai ir *Ryanair*, kaip šio terminalo naudotojos, gautos naudos, ji konkrečiai nurodo minėto sprendimo 90, 91 ir 275 punktus. Ji tvirtina, kad šiuose punktuose aprašomas mechanizmas, kaip CCIMP tos pačios dotacijos ekonominę naudą perdavė *Ryanair*, ir paaikškinamas glaudus ryšys tarp nagrinėjamos dotacijos ir *Ryanair* gautos ekonominės naudos. Jos nuomone, tam, kad ieškiny būtų pripažintas priimtiniu, jai pakanka įrodyti, kad minėtame oro uoste ji tiesiogiai konkuruoja su *Ryanair*.
- 35 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad investicijų dotacija terminalo MP2 statybai buvo skirta tik CCIMP ir kad to, beje, šalys neginčia. Taip pat reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime *Ryanair* nebuvo nurodyta kaip investicinės pagalbos gavėja. Kaip matyti iš minėto sprendimo, Komisija CCIMP laikė vienintele minėtos dotacijos gavėja.
- 36 Konkrečiau kalbant, Komisija sąlygas, susijusias su ekonomine veikla ir įmone, šiuo atveju nagrinėjo tik CCIMP atžvilgiu. Konkrečiai ginčijamo sprendimo 6.1 punkte ji konstatavo, kad CCIMP valdo Marselio Provanso oro uostą ir renka mokesčius iš šios infrastruktūros naudotojų.
- 37 Taip pat ginčijamo sprendimo 6.1.3 punkte atrankinis pranašumas buvo vertinamas tik CCIMP atžvilgiu. Šiuo klausimu Komisija nurodė, kad „dėl investicijų dotacijų naudos gavo tik [CCIMP] – kiti oro uosto veiklos vykdytojai ir kitos kitų sektorių įmonės jos negavo“.
- 38 Be to, konkurencijos poveikio prekybai tarp valstybių narių kriterijus buvo vertintas tik CCIMP atžvilgiu. Šiuo klausimu Komisija konstatavo, kad „[CCIMP], kaip Marselio Provanso oro uostą valdanti įstaiga, konkuruoja su kitais oro uostais, esančiais toje pačioje keleivių traukos zonoje (mažesniu negu 100 km arba 60 minučių kelio atstumu)“. Ji taip pat pridūrė, kad „tarpusavyje konkur[avo] ir oro uostus valdančios įstaigos“ ir kad „todėl pagalba CCIMP [galėjo] sustiprinti jos padėtį rinkoje“.
- 39 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia išnagrinėti, ar, kaip tvirtina ieškovė ir atsižvelgiant į faktines aplinkybes, *Ryanair* netiesiogiai gavo naudos iš investicijų dotacijos terminalo MP2 statybai.
- 40 Šiuo klausimu, pirma, priešingai, nei teigia ieškovė, iš sprendimo pradėti procedūrą negalima daryti išvados, kad tarp *Ryanair* ir investicijų subsidijų, skirtų CCIMP, buvo neatsiejamas ryšys. Konkrečiau kalbant, minėto sprendimo 90 ir 91 punktuose Komisija paprasčiausiai aptarė audito įmonės parengtą ataskaitą, tačiau nedarė jokių išvadų. Be to, ginčijamo sprendimo 275 punkte ji nekonstatavo, kad MP2 terminalu besinaudojančios oro transporto bendrovės taip pat turėjo naudos iš CCIMP skirtos investicijų dotacijos, o tik kėlė klausimą dėl galimo pagalbos nesuderinamumo su vidaus rinka poveikio investicijoms ir dėl to, ar CCIMP taikomi keleivio mokesčiai yra pagalba.

- 41 Taip pat iš sprendimo pradėti procedūrą matyti, kad *Ryanair* nebuvo suteikta pirmenybė naudotis terminalu MP2. Iš tikrųjų minėtas terminalas buvo atviras visoms suinteresuotosioms oro transporto bendrovėms ir nebuvo rezervuotas vienai ar kelioms konkrečioms oro transporto bendrovėms. Šiuo klausimu minėto sprendimo 31 punkte daroma nuoroda į 2006 m. liepos 18 d. internete paskelbtų terminalo MP2 naudojimo taisyklių preambulę, kurioje, be kita ko, numatyta, kad „naudotis [šiuo terminalu] iš principo gali visos oro transporto bendrovės, jei laikosi bendrųjų naudojimosi šiuo terminalu taisyklių, apibrėžtų šiame dokumente“. Ši aplinkybė nurodyta ir ginčijamo sprendimo 291 konstatuojamojoje dalyje, kurioje Komisija konstatavo, kad, „sprendžiant iš [Prancūzijos Respublikos] pateiktos informacijos, ypač iš [aptariamų] terminalo MP2 naudojimo taisyklių, <...> visi be išimties galimi naudotojai (oro transporto bendrovės) turi vienodas galimybes naudotis naujuoju infrastruktūros objektu“.
- 42 Antra, iš bylos medžiagos matyti, kad 2004 m. CCIMP paskelbus kvietimą oro transporto bendrovėms teikti projektus, ieškovė pateikė paraiškos dokumentus dėl terminalo MP2. Konkrečiai ji buvo suinteresuota oro maršrutu iš Marselio Provanso oro uosto į Paryžiaus (Orli) oro uostą (Prancūzija) ir siūlė 19 skrydžių per dieną nuo pirmadienio iki penktadienio, 14 skrydžių šeštadienį ir 18 skrydžių sekmadienį. Ieškovės ir minėtą oro uostą valdančios įmonės derybos vėliau žlugo dėl to, kad iš šio terminalo buvo galima vykdyti tik tiesioginius skrydžius, nes minėtame terminale galėjo būti aptarnaujami tik šalyje ir Sąjungoje vykdomi skrydžiai. Taip pat reikėtų pažymėti: kadangi bendra suinteresuotų oro transporto bendrovių pateiktų pasiūlymų apimtis neviršijo numatytą pajėgumą, negalėjo būti vykdoma jokia atranka. Taigi visos oro transporto bendrovės, išreiškusios susidomėjimą, galėjo naudotis aptariamu terminalu. Todėl terminalu galėjo naudotis ne tik tam tikros oro transporto bendrovės, konkrečiai –*Ryanair*, bet ir ieškovė, jeigu jos derybos su šio oro uosto valdytoju būtų pasibaigusios sėkmingai.
- 43 Trečia, priešingai, nei tvirtina ieškovė, Bendrojo Teismo 2006 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Air One / Komisija* (T-395/04, EU:T:2006:123) šiuo atveju negali būti taikomas. Iš tikrųjų minėtas sprendimas susijęs su tuo, kad Komisija nepriėmė sprendimo pirminiame pagalbos patikrinimo etape, o ieškiniu, pateiktu byloje, kurioje buvo priimtas minėtas sprendimas, ieškovė siekė apginti savo procesines teises. Bendrasis Teismas išnagrinėjo, ar ieškovė minėtoje byloje galėjo būti laikoma suinteresuotuoju asmeniu, kaip tai suprantama pagal EB 88 straipsnio 2 dalį (dabar – SESV 108 straipsnio 2 dalis) (2006 m. gegužės 10 d. Sprendimo *Air One / Komisija*, T-395/04, EU:T:2006:123, 34 punktą). O nagrinėjamoje byloje ginčijamas sprendimas buvo priimtas po formalaus tyrimo procedūros, ir ieškovė ne siekia apginti savo procesines teises, o ginčija minėto sprendimo pagrįstumą.
- 44 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ieškovė negali pagrįstai teigti, kad *Ryanair* buvo netiesioginė investicinės dotacijos terminalo MP2 statybai gavėja. Iš to matyti: kadangi tarp CCIMP ir ieškovės nėra konkurencinio ryšio, pastaroji negali tvirtinti, kad ginčijamas sprendimas dėl investicinės dotacijos yra konkrečiai su ja susijęs. Todėl šis ieškinys, kiek jis susijęs su šia pagalba, yra nepriimtinas ir nereikia nagrinėti Komisijos papildomo argumento dėl ieškovės *locus standi* šiuo klausimu.

Dėl terminale MP2 taikomų keleivio mokesčių ir AMS sutarties

- 45 Komisija tvirtina, kad ieškovės situacija nesiskiria nuo kitų oro transporto bendrovių, besinaudojančių Marselio Provanso oro uostu, situacijos, todėl tariama pagalba oro transporto bendrovėms nėra su ja konkrečiai susijusi. Ji pripažįsta, kad ieškovė konkuravo su *Ryanair*, pridurdama, kad pagal jurisprudenciją toks santykis su pagalbos gavėju savaime neįrodo konkrečios sąsajos. Šiuo klausimu ji nurodo, kad ieškovė yra tik viena iš daugelio *Ryanair* konkurentų, ir konstatuoja, kad nors pastaroji oro transporto bendrovė aptarnavo 29 iš 41 iš terminalo MP2 siūlomų maršrutų, su *Ryanair* ji tiesiogiai konkuruoja tik dėl kelių ekonominiu požiūriu nesvarbių maršrutų.

- 46 Be to, apklausama per posėdį Komisija laikėsi nuomonės, kad Bendrasis Teismas turėtų išnagrinėti keleivio mokesčių, taikomų terminale MP2, ir AMS sutarties poveikį Europos oro transporto rinkai bendrai, ir subsidiariai – tai daryti atsižvelgiant į oro maršrutus iš Marselio Provanso oro uosto ir į jį.
- 47 Ieškovė iš esmės tvirtina, kad konkuruoja su *Ryanair* ir kad ji konkrečiai susijusi su priemonėmis, kuriomis naudojasi *Ryanair* Marselio Provanso oro uoste, t. y. specialiais keleivio mokesčių tarifais terminale MP2 ir AMS sutartimi.
- 48 Konkrečiai ieškovė nurodo, kad kartu su *Ryanair* ji yra viena iš pagrindinių Marselio Provanso oro uosto naudotojų ir kad šios dvi oro transporto bendrovės 2017 m. tiesiogiai konkuravo dėl trijų maršrutų iš šio oro uosto, t. y. į Brestą (Prancūzija), Nantą (Prancūzija) ir Ibisą (Ispanija). Šiuo klausimu apklausama per posėdį ji tvirtina, kad, kalbant apie keleivių pervežimą oru, konkurencijos priežiūros institucijų praktika ankstesniuose sprendimuose rodo, kad kiekvienas maršrutas, t. y. „pirmyn ir atgal“, sudaro atitinkamą rinką.
- 49 Dublike ieškovė nurodė, kad maršrutais, dėl kurių ji tiesiogiai konkuravo su *Ryanair* 2014–2016 m., ši siūlė 360 000–660 000 vietų per metus, o ieškovė pervežė 530 000–660 000 keleivių per metus. Per posėdį ji patikslino, kad 2018 m. į Marselį (Prancūzija) arba iš jo pervežė 2,6 mln. keleivių ir kad maždaug 400 000 keleivių pervežė tiesioginiais skrydžiais iš Marselio Provanso oro uosto į Lilio (Prancūzija) oro uostą, Liono (Prancūzija) oro uostą ir nedaug į Bresto (Prancūzija) oro uostą, t. y. tomis kryptimis, kurias iš Marselio Provanso oro uosto siūlė ir *Ryanair*.
- 50 Dėl maršrutų iš Marselio Provanso oro uosto ir į jį ieškovė tvirtina, kad, klostantis faktinėms aplinkybėms, buvo tik keturios „pigų skrydžių“ bendrovės, kurios naudojos terminalu MP2, ir kad *Ryanair* aptarnavo 29 iš 41 iš šio terminalo siūlomų maršrutų. Ji tvirtina, kad *Ryanair* mokėjo dirbtinai sumažintus mokesčius, o ji ir jos dukterinė bendrovė *HOP!* mokėjo didesnius mokesčius už jų faktines išlaidas. Ji mano, kad tokia situacija leido *Ryanair* taikyti mažesnes skrydžių taisyklėmis pačiais maršrutais ir tomis pačiomis dienomis kainas, nei taikė *HOP!*. Šiuo klausimu ji taip pat pateikia lentelę, kuria remiantis 2017 m. liepos 4 d. skrydžio į Brestą bilieto kaina, kurią siūlė *Ryanair*, buvo 63,94 EUR, o *HOP!* – 105,25 EUR, o 2017 m. liepos 3 d. skrydžio į Nantą bilieto kaina, kurią siūlė *Ryanair*, buvo 30,28 EUR, o *HOP!* – 50,51 EUR.
- 51 Be to, ieškovė nurodo, kad dėl tiesioginės konkurencijos su *Ryanair* 2013–2015 m. turėjo nutraukti skrydžius iš Marselio Provanso oro uosto į Romos (Italija) oro uostą, Diuseldorfo (Vokietija) oro uostą ir Bordo (Prancūzija) oro uostą. Be to, ji nurodo, kad dėl šios konkurencijos ji 2016 m. savo sezoninį maršrutą Marselis–Brestas sutrumpino iki šešių savaitių liepos ir rugpjūčio mėnesiais. Pasitelkdama diagramą ji nurodo, kad, išskyrus oro transporto maršrutus iš Marselio Provanso oro uosto į Paryžiaus (Prancūzija) oro uostą ir Amsterdamo (Nyderlandai) oro uostą, jos tiesioginių skrydžių apimtis nuo 2013 m. iki 2017 m. sumažėjo 50 %.
- 52 Ieškovė tvirtina, kad dėl Marselio Provanso oro uostui suteiktų dotacijų jam pertvarkyti ir veiklos pagalbos *Ryanair* buvo suteikta galimybė siūlyti dirbtinai mažas transporto iš terminalo MP2 kainas, ir tai iškreipė konkurenciją, todėl susilpnėjo jos padėtis aptariamame oro uoste.
- 53 Taigi reikia išnagrinėti, ar ieškovės pateikta informacija leidžia konstatuoti, kad ji konkrečiai susijusi su oro uosto valdytojo taikytomis priemonėmis dėl terminalo MP2 taikytų specialių keleivio mokesčių tarifų ir AMS sutarties.
- 54 Pirmiausia dėl atitinkamos rinkos, kurioje reikia vertinti nagrinėjamų priemonių poveikį, konstatuotina, kad net jei minėtos priemonės susijusios tik su terminalu MP2, o Marselio Provanso oro uoste ieškovė ir *Ryanair* naudojasi terminalu MP1 ir terminalu MP2, bendrai kalbant, skirtingų oro transporto bendrovių, besinaudojančių minėtu oro uostu, aptarnaujami konkretūs maršrutai *a priori* nėra

- vykdomi tik iš vieno ar iš kito terminalo. Todėl, priešingai, nei tvirtina Komisija ir ieškovė (šio sprendimo 46 ir 48 punktai), nagrinėjamų priemonių poveikis turi būti vertinamas atsižvelgiant į visus maršrutus iš šio oro uosto ir į jį, neatsižvelgiant į tai, kuriuo terminalu naudojamas.
- 55 Be to, kaip matyti iš šio sprendimo 29 punkte nurodytos jurisprudencijos, ieškovė turi įrodyti, kad jos konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje priemonės, nagrinėjamos ginčijamame sprendime, turėjo didelės įtakos.
- 56 Galiausiai reikia pažymėti, kad priimtino vertinimo etape Bendrasis Teismas neprivalo priimti galutinio sprendimo dėl konkurencinių santykių tarp ieškovės ir *Ryanair*. Tik ieškovė privalo tinkamai nurodyti priežastis, dėl kurių priemonės, nagrinėjamos ginčijamame sprendime, gali pažeisti jos teisėtus interesus ir padaryti esminę neigiamą įtaką jos konkurencinei padėčiai aptariamoje rinkoje (šiuo klausimu žr. 2011 m. sausio 21 d. Nutarties *Vtesse Networks / Komisija*, T-54/07, nepaskelbta Rink., EU:T:2011:15, 98 punktą).
- 57 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad dėl esminės neigiamos įtakos ieškovės padėčiai atitinkamoje rinkoje šalys sutaria, jog *Ryanair* ir ieškovė yra konkuruojančios oro transporto bendrovės. Vis dėlto, net jeigu jos yra pagrindinės Marselio Provanso oro uosto naudotojos, ieškovė nepateikė jokių įrodymų, kurie leistų nuspręsti, jog terminale MP2 taikyti specialūs keleivio mokesčių tarifai ir AMS sutartis padarė didelę neigiamą įtaką jos konkurencinei padėčiai minėtoje rinkoje.
- 58 Iš tikrųjų, pirma, iš Marselio Provanso oro uosto 2016–2018 m. tvarkaraščio matyti, kad maršrutus iš šio oro uosto ir į jį aptarnavo 36 oro transporto bendrovės, įskaitant *Ryanair*, *Air France* ir *HOP!*, t. y. *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* ir *Aigle Azur*.
- 59 Be to, iš Marselio Provanso oro uosto 2016–2018 m. tvarkaraščio matyti, kad ieškovė ir *HOP!* nėra vienintelės oro transporto bendrovės, kurios tiesiogiai konkuruoja su *Ryanair*, t. y. vykdo tiesioginius skrydžius be persėdimo. Iš tikrųjų pastaroji tiesiogiai konkuruoja su 11 oro transporto bendrovių: *Air Malta*, *Alitalia*, *British Airways*, *Brussels Airlines*, *EasyJet*, *Iberia*, *Royal Air Maroc*, *TAP Portugal*, *TUIfly*, *Volotea* ir *Vueling Airlines*.
- 60 Antra, kaip matyti iš oro transporto bendrovių grupės, kuriai priklauso ieškovė, ir *Ryanair* skrydžių iš Marselio Provanso oro uosto ir į jį 2016 m., t. y. tais metais, kai buvo pareikštas šis ieškinys, palyginamosios lentelės, minėta grupė kartu su ieškove ir *HOP!* tiesiogiai konkuravo su *Ryanair* aptarnaujant tris maršrutus, t. y. Marselis–Brestas, Marselis–Nantas ir Marselis–Lilis. Taigi šalys neginčija, kad ieškovė tiesiogiai konkuravo su *Ryanair* aptarnaujant šiuos tris maršrutus.
- 61 Vis dėlto ieškovė, kuri nėra vienintelė oro transporto bendrovė, konkuruojanti su *Ryanair* aptarnaujant tris maršrutus, neįrodė, kad, kalbant apie terminale MP2 taikomus specialius keleivio mokesčio tarifus ir AMS sutartį, jos padėtis buvo tokia, kad išskirtų ją iš atitinkamų konkurentų. Konkrečiai kalbant, *Royal Air Maroc* konkuravo su *Ryanair* vykdant skrydžius į Marakešą (Marokas), Udždą (Marokas) ir Rabatą (Marokas), o *Vueling Airlines* – dėl skrydžių į Malagą (Ispanija), Maljorkos Palmą (Ispanija) ir Romą. Todėl šios dvi oro transporto bendrovės su *Ryanair* konkuravo taip pat, kaip ir ieškovė. Be to, oro transporto bendrovių grupė, kuriai priklauso *Vueling Airlines*, *British Airways* ir *Iberia*, tiesiogiai konkuravo su *Ryanair* dėl penkių maršrutų, t. y. Londono (Jungtinė Karalystė), Madrido (Ispanija), Malagos, Maljorkos Palmos ir Romos, taigi dviem maršrutais daugiau, nei aptarnavo oro transporto grupė, kuriai priklauso ieškovė.

- 62 Trečia, dėl maršrutų, dėl kurių tiesiogiai konkuravo *Ryanair* ir ieškovė, ekonominės svarbos reikia pažymėti, kad iš bylos medžiagos matyti, jog maršrutu Marselis–Nantas ieškovė skraidino iki trijų kartų per dieną. Maršruto Marselis–Brestas aptarnavimą ieškovė 2016 m. sutrumpino iki 6 savaitių liepos ir rugpjūčio mėnesiais. Tačiau, be ieškovės, *Ryanair* tiesiogiai konkuravo su kitomis oro transporto bendrovėmis dėl kitų maršrutų į didesnius nei Nantas ir Brestas miestus. Šiuo klausimu, kaip nurodė Komisija, dėl Londono *Ryanair* konkuravo su *British Airways*, kuri vykdė tris skrydžius per dieną į Londono Hitrou (Jungtinė Karalystė) oro uostą, ir su *EasyJet*, kuri vykdė iki trijų skrydžių per dieną į Londono Gatviko (Jungtinė Karalystė) oro uostą ir tris skrydžius per savaitę į Londono Lutono (Jungtinė Karalystė) oro uostą.
- 63 Ketvirta, reikia atmesti ieškovės argumentą, kad didelį konkurencijos iškraipymą ir iš esmės didelę neigiamą įtaką jos konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje dėl terminale MP2 taikomų specialių keleivio mokesčių tarifų ir AMS sutarties galima įrodyti palyginus *HOP!* ir *Ryanair* skrydžių iš Marselio Provanso oro uosto į Brestą ir Nantą kainas. Iš tikrųjų, nors minėtas ieškovės 2017 m. kovo 29 d. atliktas kainų palyginimas įrodo, kad *Ryanair* kainos buvo daug mažesnės už ieškovės ir jos patronuojamosios bendrovės taikomas kainas, Komisijos dėl 2017 m. liepos 27 d. ir 2017 m. liepos 31 d. pateiktas kainų palyginimas įrodo priešingai. Bet kuriuo atveju, net jei *Ryanair* bilietų minėtais maršrutais kainos buvo mažesnės nei ieškovės, tai savaime neįrodo didelio konkurencijos iškraipymo dėl minėto oro uosto valdytojo ir minėtoje sutartyje nustatytų oro uosto mokesčių dydžio. Kaip nurodo Komisija, kainos skirtumą gali lemti kiti veiksniai, pavyzdžiui, didesnės arba mažesnės kiekvienos atitinkamos oro transporto bendrovės veiklos sąnaudos.
- 64 Penkta, ieškovės pateikta lentelė, nenurodant jos šaltinio, kurioje pavaizduojama jos tiesioginių skrydžių iš Marselio Provanso oro uosto veikla ir atskleidžiamas šios veiklos sumažėjimas 50 % nuo 2013 m. iki 2017 m., neįrodo terminale MP2 taikomų specialių keleivio mokesčio tarifų ir AMS sutarties didelės įtakos ieškovės konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje. Pirmiausia ieškovė nenurodo veiksmų, susijusių su tiesioginių skrydžių veikla, kuriais remdamasi ji parengė šią lentelę. Taip pat, kaip pripažino pati ieškovė, pateikdama savo vertinimus ji neatsižvelgė į duomenis apie svarbius maršrutus, t. y. Marselis–Paryžius ir Marselis–Amsterdamas. Galiausiai ieškovė nepateikė jokių konkrečių duomenų apie tiesioginės konkurencijos su *Ryanair* per pasirinktą laikotarpį įtaką jos tiesioginių skrydžių mažėjimui.
- 65 Šiuo klausimu, kadangi nagrinėjamu atveju atitinkamos rinkos struktūra nėra koncentruota ir joje yra daug dalyvių, remiantis konkurencija su *Ryanair* minėtoje rinkoje, negalima tiesiog daryti prielaidos, kad ieškovės tiesioginių skrydžių veiklos mažėjimą 2013–2017 m., nurodytą minėtoje lentelėje, lėmė tik terminale MP2 taikomi specialūs keleivio mokesčių tarifai ir AMS sutartis. Iš tikrųjų negalima iš ieškovės reikalauti įrodyti, kad minėtą mažėjimą lėmė tik minėtos priemonės. Vis dėlto ji bent jau turi pateikti informacijos, kuri leistų įrodyti, jog, atsižvelgiant į jos tiesioginę konkurenciją su *Ryanair* dėl maršrutų Marselis–Brestas, Marselis–Nantas ir Marselis–Lilis, šios priemonės turėjo poveikį jos konkurencinei padėčiai šioje rinkoje, tačiau tokios informacijos ji nepateikė.
- 66 Šiuo klausimu iš jurisprudencijos matyti, kad didelio poveikio atitinkamo konkurento konkurencinei padėčiai rinkoje galimi įrodymai gali būti didelis apyvartos sumažėjimas, didelis rinkos dalių sumažėjimas ir pelno praradimas, o konkurentas turi įrodyti, kad tai yra suteiktos pagalbos pasekmė (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *British Aggregates / Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 53 punktą). Tačiau šiuo atveju ieškovė nepateikė tikslių, išsamių ir skaičiais pagrįstų vertinimų, patvirtinančių, jog tai, kad *Ryanair* tariamai perėmė atitinkamos rinkos dalis, yra terminale MP2 taikomų specialių keleivio mokesčių tarifų ir AMS sutarties pasekmė. Ta pati išvada darytina ir dėl ieškovės argumento, kad dėl jos konkurencijos su *Ryanair* ji buvo priversta 2013–2015 m. nutraukti skrydžius maršrutais Marselis–Roma, Marselis–Diuseldorfas ir Marselis–Bordo. Iš tikrųjų ieškovė nepateikė jokių konkrečių įrodymų, patvirtinančių, kad minėtų skrydžių minėtais maršrutais nutraukimą lėmė tiesioginė konkurencija su *Ryanair*.

- 67 Be to, šiuo klausimu reikia pažymėti, kad per posėdį *Aéroport de Marseille Provence* nurodė, ir ieškovė to neginčijo, jog, kalbant apie maršrutus Marselis–Lilis ir Marselis–Nantas, skrydžių ne tik nesumažėjo, bet, priešingai, po to, kai *Ryanair* pradėjo vykdyti skrydžius šiais maršrutais, ieškovė padidino savo pervežtų keleivių skaičių.
- 68 Tokiomis aplinkybėmis ieškovės tvirtinimas dėl terminale MP2 taikomų specialių keleivio mokesčių tarifų ir AMS sutarties įtakos jos konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje yra nepagrįstas ir neleidžia konstatuoti konkrečios sąsajos. Konkrečiai kalbant, net jei, kaip tvirtina ieškovė, minėtos priemonės gali apriboti jos veiklą minėtoje rinkoje, iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ji nepateikė pakankamai įrodymų, patvirtinančių jos situaciją, kuri išskirtų ją iš kitų ūkio subjektų, konkuruojančių su *Ryanair* šioje rinkoje, todėl jai daromas poveikis yra analogiškas subjektams, kuriems skirtos minėtos priemonės, daromam poveikiui.
- 69 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, net pripažinus, kad, atsižvelgiant į ieškovės tiesioginę konkurenciją su *Ryanair*, terminale MP2 taikomais specialiais keleivio mokesčių tarifais ir AMS sutartimi ieškovės konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje daromas tiesioginis poveikis, nebuvo įrodyta, kad tas poveikis buvo didelis. Todėl ieškovė nėra konkrečiai susijusi su minėtomis priemonėmis, kaip tai suprantama pagal taikomą jurisprudenciją.
- 70 Kiti ieškovės pateikti argumentai nepaneigia šios išvados.
- 71 Pirmiausia ieškovė nurodo, kad aktyviai dalyvavo procedūroje, po kurios Komisija priėmė ginčijamą sprendimą. Šiuo klausimu ji nurodo vieną po kito pateikusi du skundus dėl Marselio Provanso oro uosto įgyvendinamos valstybės pagalbos, pažymėdama aptariamų priemonių neigiamą poveikį jos, kaip to oro uosto naudotojos, padėčiai. Todėl ji daro išvadą, kad labai aktyviai dalyvavo procedūroje, po kurios buvo priimtas ginčijamas sprendimas.
- 72 Vis dėlto vien dėl ieškovės dalyvavimo administracinėje procedūroje negalima daryti išvados, kad ji turi teisę pareikšti ieškinį (2013 m. kovo 7 d. Nutarties *UOP / Komisija*, T-198/09, nepaskelbta Rink., EU:T:2013:105, 27 punktą ir 2016 m. birželio 22 d. Sprendimo *Whirlpool Europe / Komisija*, T-118/13, EU:T:2016:365, 55 punktą), net jei vaidino svarbų vaidmenį procedūroje ir, be kita ko, pateikė skundą, kurio pagrindu priimtas ginčijamas sprendimas (šiuo klausimu žr. 2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *3F / Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 94 ir 95 punktus).
- 73 Antra, ieškovė remiasi pokalbiu su *Ryanair* vykdomuoju direktoriumi, kuris patvirtino „konkurenciją“ su ja. Tačiau asmeninės oro transporto bendrovės, gavusios pagalbą, vadovo nuomonės nepakanka norint įrodyti didelę įtaką jos konkurentų padėčiai atitinkamoje rinkoje. Be to, iš minėto pokalbio negalima daryti išvados, kad minėtas vykdomasis direktorius kalbėjo apie ieškovės ypatingą konkurencinę padėtį *Ryanair* atžvilgiu. Konkrečiai kalbant, šis vykdomasis direktorius tvirtino, kad *Ryanair* „turi vis daugiau konkurentų“ ir kad „tokie vežėjai, kaip [ji], *Alitalia*, *Lufthansa*, turi reaguoti į [pigių paslaugų tendencijas]“. Todėl tas pats vykdomasis direktorius ieškovę laiko tik kaip vieną iš savo oro transporto bendrovės konkurentų.
- 74 Trečia, ieškovė pateikia jos 2017 m. rugsėjo mėn. atliktą rinkos analizę. Šioje analizėje išmatuotas HHI indeksas (*Herfindahl-Hirschman Index*), kuris visuotinai laikomas konkurencijos intensyvumo rinkoje rodikliu. Dėl *Ryanair* ir ieškovės konkurencijos analizėje nurodoma, kad dėl didelio skaičiaus bendrų paslaugų *Ryanair* turi tiesioginės neigiamos įtakos oro transporto bendrovių grupei, kuriai priklauso ieškovė. Remiantis minėta analize, 2016 m. *Ryanair* su minėta grupe konkuravo dėl 10 maršrutų tarp Prancūzijos miestų ir 37 maršrutų tarp Prancūzijos miesto ir Europos miesto ne Prancūzijoje.
- 75 Nors aptariama rinkos analizė įrodo ieškovės ir *Ryanair* konkurencinius ryšius, vis dėlto ji neįrodo, kad ieškovės konkurencinei padėčiai atitinkamoje rinkoje didelės įtakos turėjo terminale MP2 taikomi specialūs keleivio mokesčių tarifai ir AMS sutartis. Viena vertus, tai, kad pagal minėtą analizę „dažnai *Ryanair* nėra vienintelė bendrovė, skraidinanti jos aptarnaujamais maršrutais ir kad išmokėtos

- dotacijos gali turėti įtakos konkurencijai“, yra bendro pobūdžio teiginiai, kurie neišskiria ieškovės iš kitų *Ryanair* konkurentų minėtoje rinkoje. Antra vertus, tvirtinimas, kad „dėl didelio skaičiaus bendrų paslaugų *Ryanair* augimas daro tiesioginę įtaką [oro transporto bendrovių grupei, kuriai priklauso ieškovė]“, iš tikrųjų gali įrodyti, kad ieškovei *Ryanair* konkurencija turi tiesioginę įtaką, tačiau neįrodo, kad jai didelę įtaką daro minėtos priemonės, kaip tai suprantama pagal taikytiną jurisprudenciją.
- 76 Ketvirta, ieškovė remiasi 1998 m. birželio 25 d. Sprendimu *British Airways ir kt. / Komisija* (T-371/94 ir T-394/94, EU:T:1998:140), kuriame, kaip ji mano, Bendrasis Teismas priimtinai pripažino ieškinius, kuriuos pareiškė oro transporto bendrovės *British Airways* ir *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* dėl Komisijos sprendimo, kuriuo po formalaus tyrimo procedūros Prancūzijos valdžios institucijų suteikta pagalba buvo pripažinta suderinama su vidaus rinka.
- 77 1998 m. birželio 25 d. Sprendime *British Airways ir kt. / Komisija* (T-371/94 ir T-394/94, EU:T:1998:140) Bendrasis Teismas, tiesiogiai nenagrinėjęs ieškinio priimtumo, nes Komisija, be kita ko, to neprašė, panaikino sprendimą, dėl kurio buvo pareikštas ieškinys byloje, kurioje priimtas minėtas sprendimas. Minėta byla buvo susijusi su ieškovės kapitalo padidavimo keliais milijardais Prancūzijos frankų priemonės galiojimu ir šios oro transporto bendrovės restruktūrizavimo planu, siekiant atkurti jos ekonominį ir finansinį gyvybingumą.
- 78 O nagrinėjama byla susijusi su terminale MP2 taikomais specialiais keleivio mokesčių tarifais ir AMS sutartimi. Todėl ji skiriasi nuo bylos, kurioje priimtas 1998 m. birželio 25 d. Sprendimas *British Airways ir kt. / Komisija* (T-371/94 ir T-394/94, EU:T:1998:140), tiek ginčijamų priemonių tikslu, tiek jų apimtimi. Iš tikrųjų minėtas sprendimas bendrai susijęs su labai didelės sumos įnašu į oro transporto bendrovės kapitalą, siekiant užtikrinti jos bendrą gyvybingumą oro transporto sektoriuje, o nagrinėjama byla susijusi tik su konkuruojančių oro transporto bendrovių veikla konkrečiame oro uoste. Todėl tai, kad byloje, kurioje priimtas minėtas 1998 m. sprendimas, struktūrinei pagalbai netiesiogiai buvo pritarta, neužkerta kelio kitokiam terminale MP2 taikomų specialių keleivio mokesčių tarifų ir AMS sutarties didelės įtakos ieškovės konkurencinei padėčiai vertinimui.
- 79 Šios išvados negali paneigti ieškovės argumentas, kad jei šis ieškinys būtų pripažintas nepriimtiniu, dviem atvejais Bendrojo Teismo taikytas priimtumo standartas būtų skirtingas, o tai pažeistų teisę į veiksmingą teisminę gynybą, įtvirtintą Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje.
- 80 Iš tiesų pakanka priminti, kad pagal jurisprudenciją ieškinio dėl panaikinimo priimtumo sąlygų neturėtų būti nepaisoma dėl to, kaip ieškovas aiškina teisę į veiksmingą teisminę gynybą. Kalbant konkrečiai apie šio ieškinio sritį, jau buvo nuspręsta, jog privatus asmuo, su kuriuo Komisijos sprendimas valstybės pagalbos srityje nėra tiesiogiai ir konkrečiai susijęs ir kurio interesų valstybės priemonė, dėl kurios priimtas šis sprendimas, nepaveikia, negali remtis teise į veiksmingą teisminę gynybą šio sprendimo atžvilgiu (šiuo klausimu žr. 2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Sniace / Komisija*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, 64 ir 65 punktus). Vis dėlto iš nurodytų aplinkybių matyti, kad šioje byloje trūksta būtent vienos iš šių dviejų sąlygų, nes ieškovė neįrodė, jog ginčijamas sprendimas buvo konkrečiai su ja susijęs. Atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjama byla ir byla, kurioje priimtas 1998 m. birželio 25 d. Sprendimas *British Airways ir kt. / Komisija* (T-371/94 ir T-394/94, EU:T:1998:140), nėra susijusios su tokio paties ar panašaus pobūdžio priemonėmis, ieškovė negali pagrįstai tvirtinti, kad šio ieškinio atmetimas kaip nepriimtino būtų jos teisės į veiksmingą teisminę gynybą pažeidimas.
- 81 Iš viso to, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ieškovė neįrodė, jog išsiskiria iš kitų *Ryanair* konkurentų atitinkamoje rinkoje tiek dėl terminale MP2 taikomų specialių keleivio mokesčių tarifų, tiek dėl AMS sutarties.
- 82 Tokiomis aplinkybėmis šį ieškinį reikia atmesti kaip nepriimtina.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 83 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi ieškovė pralaimėjo bylą, ji turi padengti išlaidas pagal Komisijos pateiktus reikalavimus.
- 84 Be to, remiantis Procedūros reglamento 138 straipsnio 3 dalimi, Bendrasis Teismas gali nuspręsti, kad įstojusi į bylą šalis, kuri nenurodyta minėto straipsnio 1 ir 2 dalyse, padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Šiuo atveju įstojusios į bylą šalys palaikyti Komisijos reikalavimų padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

1. **Atmesti ieškinį kaip nepriimtina.**
2. ***Société Air France* padengia savo ir Europos Komisijos patirtas bylinėjimosi išlaidas.**
3. ***Ryanair DAC, Airport Marketing Services Limited* ir *Aéroport Marseille Provence SA* padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Paskelbtas 2019 m. liepos 11 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

Turinys

Ginčo aplinkybės	2
Procesas ir šalių reikalavimai	3
Dėl teisės	4
Dėl investicijų dotacijos	6
Dėl terminale MP2 taikomų keleivio mokesčių ir AMS sutarties	7
Dėl bylinėjimosi išlaidų	13