



Jurisprudentie

ARREST VAN HET GERECHT (Zesde kamer – uitgebreid)

11 juli 2019*

„Beroep tot nietigverklaring – Staatssteun – Steunmaatregelen die Frankrijk ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de luchthaven Marseille-Provence en van de luchtvaartmaatschappijen die van deze luchthaven gebruikmaken – Besluit waarbij de steunmaatregel verenigbaar wordt verklaard met de interne markt – Investeringsubsidies – Differentiatie tussen de op nationale en op internationale vluchten toepasselijke luchthavengelden – Lagere luchthavengelden teneinde vluchten vanaf de nieuwe terminal Marseille-Provence 2 te stimuleren – Geen individuele geraaktheid – Geen merkbare aantasting van de concurrentiepositie – Niet-ontvankelijkheid”

In zaak T-894/16,

Société Air France, gevestigd te Tremblay-en-France (Frankrijk), vertegenwoordigd door R. Sermier, advocaat,

verzoekster,

tegen

Europese Commissie, vertegenwoordigd door S. Noë, C. Giolito en C. Georgieva-Kecsmar als gemachtigden,

verweerster,

ondersteund door

Aéroport Marseille Provence SA, gevestigd te Marignane (Frankrijk), vertegenwoordigd door A. Lepièce, advocaat,

en door

Ryanair DAC, voorheen Ryanair Ltd, gevestigd te Dublin (Ierland),

en

Airport Marketing Services Ltd, gevestigd te Dublin,

vertegenwoordigd door E. Vahida en I.-G. Metaxas-Maranghidis, advocaten,

interveniënten,

* Procestaal: Frans.

betreffende een verzoek krachtens artikel 263 VWEU strekkende tot nietigverklaring van besluit (EU) 2016/1698 van de Commissie van 20 februari 2014 betreffende de steunmaatregelen SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) die Frankrijk ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de luchthaven van Marseille-Provence en de luchtvaartmaatschappijen die van deze luchthaven gebruikmaken (PB 2016, L 260, blz. 1),

wijst

HET GERECHT (Zesde kamer – uitgebreid),

samengesteld als volgt: G. Berardis, president, S. Papasavvas, D. Spielmann (rapporteur), Z. Csehi en O. Spineanu-Matei, rechters,

griffier: E. Artemiou, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 10 januari 2019,

het navolgende

Arrest

Voorgeschiedenis van het geding

- 1 De luchthaven Marseille-Provence ligt in het departement van de Bouches-du-Rhône in Frankrijk. Het is een van de grootste luchthavens van dit land. In 2012 verwerkte zij meer dan acht miljoen passagiers. Teneinde opnieuw meer passagiers en goederen aan te trekken en haar verdere ontwikkeling te richten op Europese bestemmingen heeft zij in 2004 beslist om naast de hoofdterminal (hierna: „terminal mp1”) een nieuwe terminal te bouwen bestemd voor „goedkope” vluchten (hierna: „terminal mp2”). De werkzaamheden gingen van start in december 2005 en terminal mp2 werd in september 2006 in gebruik genomen.
- 2 Op 27 maart 2007 heeft de Europese Commissie een klacht ontvangen, gedateerd 15 maart 2007 en ingediend door verzoekster, de Société Air France, waarin gewag werd gemaakt van onrechtmatige steun die door de Conseil général des Bouches-du-Rhône (Frankrijk) aan de luchthaven Marseille-Provence was verleend, alsook van onrechtmatige steun die door die luchthaven aan Ryanair DAC, voorheen Ryanair Ltd, en andere luchtvaartmaatschappijen was toegekend. Deze voordelen bestonden met name uit lagere luchthavengelden om vluchten vanaf de terminal mp2 te stimuleren.
- 3 Bij brief van 27 november 2009 heeft verzoekster bij de Commissie een klacht ingediend betreffende onrechtmatige steun die werd toegekend door verschillende Franse regionale en lokale luchthavens, onder meer de luchthaven Marseille-Provence.
- 4 Op 7 mei 2008 heeft de Conseil d’État (hoogste bestuursrechter, Frankrijk) de goedgekeurde tarieven van de passagiersheffing voor terminal mp2 die van toepassing waren vanaf 1 juni 2006, alsmede de tarieven die van toepassing waren vanaf 1 januari 2007, nietig verklaard op grond van een ontoereikende rechtvaardiging van de boekhoudkundige elementen die voor de berekening van de heffing in aanmerking waren genomen.
- 5 Ten gevolge van de nietigverklaring van de goedgekeurde tarieven van de passagiersheffing voor terminal mp2 die van toepassing waren vanaf 1 juni 2006, alsmede van die welke van toepassing waren vanaf 1 januari 2007, heeft het directoraat-generaal van de burgerluchtvaart, verbonden aan het ministerie van Ecologie, Duurzame Ontwikkeling en Energie, een auditkantoor de opdracht gegeven

een studie te maken – die in november 2008 was afgewerkt – over de methodes van toewijzing van de kosten en inkomsten en over de tarifiering van de terminals mp1 en mp2. Op basis van deze audit heeft de kamer van koophandel en industrie (CCI) van Marseille-Provence (Frankrijk, hierna: „CCIMP”) nieuwe tarieven voor de passagiersheffing vastgesteld, die met terugwerkende kracht van toepassing werden.

- 6 Bij het tot de Franse Republiek gerichte besluit van 13 juli 2011 heeft de Commissie de in artikel 108, lid 2, VWEU voorziene procedure geopend en de partijen uitgenodigd bij haar hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen in te dienen (hierna: „inleidingsbesluit”).
- 7 De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van de Franse Republiek, de CCIMP, verzoekster, Ryanair en Airport Marketing Services Ltd (hierna: „AMS”), een 100 % dochteronderneming van Ryanair.
- 8 Op 20 februari 2014 heeft de Commissie besluit (EU) 2016/1698 betreffende de steunmaatregelen SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) die Frankrijk ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de luchthaven van Marseille-Provence en de luchtvaartmaatschappijen die van deze luchthaven gebruikmaken (PB 2016, L 260, blz. 1; hierna: „bestreden besluit”), vastgesteld.
- 9 In het bestreden besluit is de Commissie met name van mening dat de luchthaven Marseille-Provence investeringssteun had genoten die verenigbaar was met de interne markt. De Commissie heeft vastgesteld dat terminal mp2 en de aansluitende parkeerzone voor vliegtuigen niet waren voorbehouden aan een welbepaalde luchtvaartmaatschappij. Volgens haar stond die terminal dus open voor alle maatschappijen die er gebruik van wilden maken, maar was het niveau van dienstverlening beperkt. Zij heeft opgemerkt dat deze luchthaven een oproep tot het indienen van blijken van belangstelling voor het gebruik van die terminal had gedaan en dat de terminal aan alle geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen ter beschikking stond daar hij niet op volle capaciteit werd geëxploiteerd. Bovendien heeft zij vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappijen ook tarieven betaalden die ten minste de marginale kosten dekten die elke overeenkomst met zich meebracht.
- 10 Verder heeft de Commissie de tarieven van de passagiersheffing die van toepassing waren in terminal mp2 onderzocht. In het bijzonder heeft zij vastgesteld dat een bezonnen marktdeelnemer rekening zal houden met alle inkomsten, zowel die uit de luchtvaart als de andere, evenals met de rekbaarheid van de vervoersvraag ten opzichte van de beoogde tarieven van de luchthavengelden, om de rentabiliteit van het project voor een terminal met eenvoudige dienstverlening en de bijbehorende tarieven vast te stellen. Zij heeft overwogen dat „het verschil tussen het tarief van de passagiersheffing en de kostprijs van de passagiersfunctie, dat [werd] gedekt door niet-luchtvaartinkomsten, dus geen voordeel [was] dat aan de luchtvaartmaatschappijen [werd] verstrekt, maar het gevolg [was] van de onderliggende optimalisering door de exploitant die, integendeel, zijn investeringsproject wil doen renderen” (overweging 369 van het bestreden besluit). Zij heeft geconcludeerd dat het besluit dat de tarieven van die terminal vaststelt, beantwoordt aan het beginsel van de bezonnen marktdeelnemer in een markteconomie.
- 11 Ten slotte heeft de Commissie de op 19 mei 2006 tussen de CCIMP en AMS gesloten overeenkomst voor de aankoop van reclameruimte onderzocht (hierna: „overeenkomst AMS”). Deze overeenkomst was gesloten voor een periode van vijf jaar, die eenmaal voor eenzelfde periode kon worden verlengd, en tevoren niet was opengesteld voor concurrenten of vooraf bekend was gemaakt. De bedoeling ervan was om reclame te maken voor de bestemming Marseille om een hoog aantal passagiers aan te trekken.
- 12 Door zich te baseren op de door de Franse Republiek overgelegde rentabiliteitsstudie van de financiële marges die door Ryanair verrichte vluchten opleverden in de periode 2007-2021, waarop de CCIMP zelf heeft gesteund om de beslissing te nemen over de overeenkomst AMS, heeft de Commissie vastgesteld dat de gemiddelde kosten van die overeenkomst per passagier van die luchtvaartmaatschappij het mogelijk maakten om de winstgevendheid van het bouwproject van de

terminal mp2 in zijn geheel vast te stellen. Zij heeft geconcludeerd dat de tarieven die op de luchtvaartmaatschappijen worden toegepast, rekening houdend met de verschillende vermelde kortingen en met de kosten van die overeenkomst, te allen tijde, ten minste de bijkomende kosten dekken die verband hielden met het gebruik van de luchthaven Marseille-Provence door die luchtvaartmaatschappij.

Procedure en vorderingen van partijen

- 13 Bij verzoekschrift, neergelegd ter griffie van het Gerecht op 19 december 2016, heeft verzoekster het onderhavige beroep ingesteld.
- 14 Bij akte, neergelegd ter griffie van het Gerecht op 23 maart 2017, heeft Aéroport Marseille Provence SA verzocht om toelating tot interventie in de onderhavige procedure aan de zijde van de Commissie.
- 15 Bij akten, neergelegd ter griffie van het Gerecht op 26 maart 2017, hebben Ryanair en AMS verzocht om toelating tot interventie in de onderhavige procedure aan de zijde van de Commissie.
- 16 Bij beschikking van 29 mei 2017 heeft de president van de Zesde kamer van het Gerecht deze interventies toegelaten. Intervenienten hebben hun memorie in interventie ingediend en de hoofdpartijen hebben hun opmerkingen daarover binnen de gestelde termijn ingediend.
- 17 Op voorstel van de Zesde kamer heeft het Gerecht overeenkomstig artikel 28 van zijn Reglement voor de procesvoering de zaak naar een uitgebreide kamer verwezen.
- 18 Op voorstel van de rechter-rapporteur heeft het Gerecht (Zesde kamer – uitgebreid) besloten tot de mondelinge behandeling over te gaan en heeft het in het kader van de in artikel 89 van het Reglement voor de procesvoering voorziene maatregelen tot organisatie van de procesgang partijen verzocht bepaalde vragen te beantwoorden. Partijen hebben binnen de gestelde termijnen aan deze verzoeken voldaan.
- 19 Partijen hebben ter terechtzitting van 10 januari 2019 pleidooi gehouden.
- 20 Verzoekster vordert:
 - het bestreden besluit nietig te verklaren;
 - de Commissie te verwijzen in de kosten.
- 21 De Commissie, daarin ondersteund door intervenienten, vordert:
 - het beroep niet-ontvankelijk en in elk geval ongegrond te verklaren;
 - verzoekster te verwijzen in de kosten.

In rechte

- 22 De Commissie, ondersteund door intervenienten, voert aan dat het beroep niet-ontvankelijk is, in wezen omdat verzoekster geen procesbevoegdheid heeft. Inzonderheid voert zij aan dat verzoekster niet rechtstreeks en individueel is geraakt door de betrokken maatregelen en niet uitlegt waarom het bestreden besluit haar raakt uit hoofde van zekere bijzondere hoedanigheden of van een feitelijke situatie die haar ten opzichte van ieder ander karakteriseert.

- 23 Verzoekster betoogt dat zij, anders dan de Commissie stelt, in een situatie verkeert die haar op soortgelijke wijze individualiseert als de adressaat van de bestreden handeling. Met verwijzing naar de rechtspraak is zij van mening dat de ontvankelijkheid van een beroep van een derde ten opzichte van de begunstigde van een steunmaatregel veronderstelt dat de eerste in een concurrentieverhouding tegenover de tweede staat en dat de staatssteun een merkbare aantasting kan vormen van de marktpositie van die derde. Zij beroept zich ook op het arrest van 25 juni 1998, *British Airways e.a./Commissie* (T-371/94 en T-394/94, EU:T:1998:140), en stelt dat het Gerecht daarin impliciet heeft bevestigd dat de luchtvaartmaatschappijen die haar concurrenten waren, een beroep konden instellen tegen een besluit van de Commissie waarbij een staatssteunmaatregel waarvan zij de begunstigde was, werd goedgekeurd.
- 24 In dat verband zij eraan herinnerd dat artikel 263, vierde alinea, VWEU twee gevallen noemt waarin een natuurlijke of rechtspersoon bevoegd is om beroep tot nietigverklaring in te stellen tegen een handeling van de Unie die niet tot hem gericht is. Om te beginnen kan hij een dergelijk beroep instellen indien deze handeling hem rechtstreeks en individueel raakt. Voorts kan hij beroep instellen tegen een regelgevingshandeling die geen uitvoeringsmaatregelen met zich meebrengt, indien deze hem rechtstreeks raakt.
- 25 In casu heeft het bestreden besluit als enige adressaat de Franse Republiek en heeft het betrekking op individuele steun in de zin van artikel 1, onder e), van verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 VWEU (PB 2015, L 248, blz. 9). Aangezien het bestreden besluit aldus een individuele strekking heeft, kan het geen regelgevingshandeling in de zin van artikel 263, vierde alinea, VWEU zijn, waarmee wordt bedoeld op alle handelingen van algemene strekking met uitzondering van wetgevingshandelingen (zie arrest van 3 december 2014, *Castelnou Energía/Commissie*, T-57/11, EU:T:2014:1021, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Hieruit volgt dat aangezien verzoekster niet de adressaat van het bestreden besluit is, haar beroep slechts ontvankelijk is indien zij rechtstreeks en individueel door dat besluit wordt geraakt (arrest van 22 juni 2016, *Whirlpool Europe/Commissie*, T-118/13, EU:T:2016:365, punt 41).
- 26 Volgens vaste rechtspraak kunnen degenen die niet de adressaat van een besluit zijn, slechts stellen individueel te worden geraakt, indien dit besluit hen treft uit hoofde van bepaalde bijzondere hoedanigheden of van een feitelijke situatie welke hen ten opzichte van ieder ander karakteriseert en hen derhalve individualiseert op soortgelijke wijze als de adressaat (arresten van 15 juli 1963, *Plaumann/Commissie*, 25/62, EU:C:1963:17, blz. 232, en 21 december 2016, *Commissie/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punt 15).
- 27 In het kader van de in artikel 108 VWEU bepaalde procedure voor het toezicht op steunmaatregelen moet onderscheid worden gemaakt tussen, enerzijds, de door lid 3 van deze bepaling vastgestelde inleidende fase van het onderzoek van steunmaatregelen, die er slechts toe dient de Commissie in staat te stellen zich een eerste oordeel te vormen over de gedeeltelijke of volledige verenigbaarheid van de betrokken steun, en anderzijds, de onderzoeksfase van lid 2 van dit artikel. Slechts in het kader van die laatste fase, die de Commissie in staat moet stellen zich volledig te informeren over alle gegevens van de zaak, voorziet het Verdrag in de verplichting voor de Commissie de belanghebbenden uit te nodigen hun opmerkingen in te dienen (zie arrest van 9 juli 2009, *3F/Commissie*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 28 Indien een onderneming opkomt tegen de gegrondheid van een steunbeoordelingsbesluit op grond van artikel 108, lid 3, VWEU, of tegen een aan het einde van de formele onderzoeksprocedure vastgesteld besluit, kan het enkele feit dat zij als belanghebbende in de zin van artikel 108, lid 2, VWEU kan worden beschouwd niet volstaan om het beroep ontvankelijk te verklaren. Zij moet dan een bijzondere status aantonen in de zin van het arrest van 15 juli 1963, *Plaumann/Commissie* (25/62, EU:C:1963:17) (zie in die zin beschikking van 10 november 2015, *Compagnia Trasporti Pubblici e.a./Commissie*, T-187/15, niet gepubliceerd, EU:T:2015:846, punt 18). Daarvan is met name sprake

ingeval de marktpositie merkbaar wordt aangetast door de steun waarop het betrokken besluit betrekking heeft (arrest van 22 juni 2016, Whirlpool Europe/Commissie, T-118/13, EU:T:2016:365, punt 44).

- 29 In dat verband is erkend dat een besluit van de Commissie tot beëindiging van de krachtens artikel 108, lid 2, VWEU ten aanzien van een steunmaatregel ingeleide formele onderzoeksprocedure, niet alleen de begunstigde onderneming individueel raakt, maar met name ook de hiermee concurrerende ondernemingen die in het kader van die procedure een actieve rol hebben gespeeld, voor zover hun marktpositie merkbaar werd aangetast door de steunmaatregel waarop het bestreden besluit, waarvan nietigverklaring wordt gevorderd, betrekking had. Het volstaat dus niet dat een onderneming zich op haar hoedanigheid van concurrente van de begunstigde onderneming beroept; zij moet, zoals reeds gesteld, bovendien aantonen dat zij, gezien de mate van haar eventuele betrokkenheid bij de procedure en het belang van de inbreuk op haar marktpositie, in een feitelijke situatie verkeert die haar op soortgelijke wijze individualiseert als de adressaat (zie beschikking van 7 maart 2013, UOP/Commissie, T-198/09, niet gepubliceerd, EU:T:2013:105, punten 25 en 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak; zie ook arrest van 28 januari 1986, Cofaz e.a./Commissie, 169/84, EU:C:1986:42, punt 25, en beschikking van 27 mei 2004, Deutsche Post en DHL/Commissie, T-358/02, EU:T:2004:159, punten 33 en 34).
- 30 Verder zij eraan herinnerd dat de voorwaarden voor ontvankelijkheid van een beroep moeten worden beoordeeld naar de situatie op het moment van instelling van het beroep, dat wil zeggen op het moment waarop het verzoekschrift is ingediend (beschikking van 15 december 2010, Albertini e.a. en Donnelly/Parlement, T-219/09 en T-326/09, EU:T:2010:519, punt 39, en arrest van 3 december 2014, Castelnou Energía/Commissie, T-57/11, EU:T:2014:1021, punt 34).
- 31 In deze omstandigheden moet worden vastgesteld dat verzoekster bepaalde steunmaatregelen die door de Commissie in het bestreden besluit zijn onderzocht, betwist. De investeringssubsidie voor de bouw van terminal mp2 en de tarieven van de voor die terminal specifieke passagiersheffingen worden betwist, alsmede de overeenkomst AMS, die samen staatssteun ten gunste van deze laatste vormen. Bijgevolg moet de procesbevoegdheid van verzoekster worden onderzocht met betrekking tot de investeringssubsidie, die heffingen en die overeenkomst.

Investeringssubsidie

- 32 Volgens de Commissie bestaat er met betrekking tot de investeringssubsidie die aan de CCIMP is toegekend voor de bouw van terminal mp2 geen concurrentieverhouding tussen verzoekster en de luchthaven Marseille-Provence, begunstigde van de staatssteun. In het bijzonder stelt zij dat zij die aan de CCIMP toegekende subsidie en de door de CCIMP aan de luchtvaartmaatschappijen beweerdelijk toegekende exploitatiesteun afzonderlijk heeft onderzocht. Zij betoogt dat verzoekster in casu had moeten aantonen dat die subsidie door de CCIMP de facto was overgedragen aan Ryanair. Dat is echter niet het geval, aangezien het besluit tot toekenning van die subsidie de CCIMP geen enkele voorwaarde oplegde om aan die luchtvaartmaatschappij toegang te verlenen op basis van preferentiële voorwaarden.
- 33 Ten overvloede voert de Commissie aan dat bij gebreke van een concurrentieverhouding tussen de luchthaven die de steun heeft ontvangen, en verzoekster, deze laatste geen procesbelang heeft. In het bijzonder levert de nietigverklaring van het bestreden besluit wat de investeringssubsidie betreft haar geen enkel voordeel op.
- 34 Verzoekster stelt dat Ryanair de werkelijke begunstigde was van de aan de CCIMP verleende investeringssteun. Zij beweert dat uit het inleidingsbesluit duidelijk blijkt dat er een onlosmakelijk verband bestaat tussen de aan de CCIMP toegekende investeringssteun en de maatschappij Ryanair, daar deze subsidie de luchthaven Marseille-Provence in staat heeft gesteld kunstmatig lage prijzen toe

te kennen aan een van verzoeksters directe concurrenten. In het bijzonder verwijst zij naar de paragrafen 90, 91 en 275 van dat besluit om het onlosmakelijke verband aan te tonen tussen die door de CCIMP ontvangen subsidie voor de bouw van de terminal mp2 en het door Ryanair als gebruiker van die terminal ontvangen voordeel. Zij betoogt dat in die paragrafen wordt uiteengezet op welke wijze de CCIMP het economische voordeel van die subsidie aan Ryanair heeft overgedragen en dat daarin de nauwe band tussen de betrokken subsidie en het economische voordeel dat Ryanair heeft genoten, duidelijk wordt verklaard. Voor de ontvankelijkheid van het beroep volstaat het volgens haar te bewijzen dat zij met betrekking tot die luchthaven in een concurrentieverhouding stond met Ryanair.

- 35 In dit verband moet worden vastgesteld dat de investeringssubsidie voor de bouw van terminal mp2 enkel aan de CCIMP is toegekend, wat door partijen overigens niet wordt betwist. Tevens zij opgemerkt dat Ryanair in het bestreden besluit niet als begunstigde van de investeringssteun is aangewezen. Zoals meermaals uit dat besluit blijkt, heeft de Commissie de CCIMP als enige begunstigde van deze subsidie aangemerkt.
- 36 Meer in het bijzonder heeft de Commissie de voorwaarden voor het bestaan van een economische activiteit en een onderneming in casu slechts onderzocht in verband met de CCIMP. Zij heeft met name in punt 6.1 van het bestreden besluit vastgesteld dat de CCIMP de luchthaven Marseille-Provence exploiteert en aan de gebruikers van die infrastructuur kosten in rekening brengt.
- 37 Ook is in punt 6.1.3 van het bestreden besluit het bestaan van een selectief voordeel enkel beoordeeld ten aanzien van de CCIMP. In dit verband merkt de Commissie op dat „de investeringssubsidies uitsluitend een voordeel [toekenden] aan de CCIMP en niet aan andere luchthavenexploitanten of andere ondernemingen in andere sectoren”.
- 38 Voorts is het criterium van de verstoring van de mededinging en van het handelsverkeer tussen de lidstaten enkel beoordeeld in verband met de CCIMP. De Commissie heeft in dit verband vastgesteld dat de CCIMP „[a]ls exploitant van de luchthaven van Marseille-Provence concurreert [...] met andere luchthavens op minder dan 100 km of 60 minuten rijden die hetzelfde verzorgingsgebied bestrijken”. Zij heeft hieraan ook toegevoegd dat er „mededinging [bestaat] tussen de luchthavenexploitanten die belast zijn met het beheer van die luchthavens”, waardoor, „wanneer de CCIMP steun ontvangt, dat bijgevolg de marktpositie van de CCIMP [kon] versterken”.
- 39 Gelet op het voorgaande, moet dus worden onderzocht of Ryanair, zoals verzoekster stelt en in het licht van de feitelijke gegevens die in de procedure zijn aangedragen, indirect voordeel heeft gehad bij de investeringssubsidie voor de bouw van terminal mp2.
- 40 Ten eerste, en anders dan verzoekster stelt, volgt in dat verband niet uit het inleidingsbesluit dat er een onlosmakelijk verband bestond tussen de aan de CCIMP toegekende investeringssteun en Ryanair. Wat meer bepaald de paragrafen 90 en 91 van dat besluit betreft, heeft de Commissie eenvoudigweg verwezen naar het rapport dat een auditkantoor heeft opgesteld zonder haar eigen conclusies te trekken. Voorts heeft zij in paragraaf 275 van dat besluit niet vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappijen die terminal mp2 gebruikten, ook de aan de CCIMP verleende investeringssteun kregen, maar is zij enkel de gevolgen van een eventuele onverenigbaarheid van de investeringssteun nagegaan en heeft zij de vraag onderzocht of de door de CCIMP toegepaste passagiersheffingen steunmaatregelen vormden.
- 41 Verder blijkt uit het inleidingsbesluit dat Ryanair geen voorrang had wat betreft de toegang tot en het gebruik van terminal mp2. Die terminal stond immers open voor alle geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen zonder aan een of meer specifieke luchtvaartmaatschappijen te zijn voorbehouden. In dit verband verwijst paragraaf 31 van dat besluit naar de preambule van het gebruiksreglement van terminal mp2, dat op 18 juli 2006 op internet is gepubliceerd, waarin met name is bepaald dat „[h]et gebruik van [deze terminal] in beginsel openstaat voor alle

luchtvaartmaatschappijen die zich ertoe verbinden de daarin bepaalde algemene gebruiksvoorwaarden van deze terminal in acht te nemen”. Dit gegeven is overigens overgenomen in punt 291 van het bestreden besluit, waarin de Commissie zich op het standpunt heeft gesteld dat „[v]olgens gegevens die door [de Franse Republiek] zijn verstrekt, en met name het gebruiksreglement van [de betrokken] terminal [...], de nieuwe infrastructuur gelijk en zonder onderscheid ter beschikking [werd] gesteld van alle potentiële gebruikers (luchtvaartmaatschappijen)”.

- 42 Ten tweede blijkt uit het dossier dat verzoekster, na de door de CCIMP in 2004 aan de luchtvaartmaatschappijen gerichte oproep tot het indienen van voorstellen, een dossier heeft ingediende waarin zij zich kandidaat stelde voor het gebruik van terminal mp2. Zij was in het bijzonder geïnteresseerd in de verbinding tussen de luchthavens van Marseille-Provence en Parijs-Orly (Frankrijk) en zij bood negentien vluchten per dag aan van maandag tot vrijdag, veertien vluchten op zaterdag en achttien vluchten op zondag. De onderhandelingen tussen verzoekster en de beheerder van die luchthaven zijn echter uiteindelijk op niets uitgelopen, met name wegens de beperking van het passagiersverkeer vanaf die terminal tot point-to-pointverkeer en het feit dat die terminal alleen mocht worden gebruikt voor nationale vluchten en vluchten binnen de Unie. Verder dient erop te worden gewezen dat, aangezien het totale volume van de offertes die door de luchtvaartmaatschappijen werden ingediend niet hoger was dan de voorziene capaciteit, geen enkel selectie hoefde plaats te vinden. Zo heeft elke luchtvaartmaatschappij die blijk had gegeven van belangstelling, toegang gekregen tot de betrokken terminal. Derhalve was het gebruik van die terminal niet alleen niet voorbehouden aan één bepaalde luchtvaartmaatschappij, meer bepaald aan Ryanair, maar had verzoekster ook toegang ertoe kunnen krijgen indien de onderhandelingen met de luchthavenbeheerder succesvol waren geweest.
- 43 Ten derde kan de door het Gerecht in het arrest van 10 mei 2006, *Air One/Commissie* (T-395/04, EU:T:2006:123), voorgestelde oplossing, anders dan verzoekster stelt, niet worden toegepast op het onderhavige geval. Dat arrest betreft immers het verzuim van de Commissie om een besluit te nemen in het kader van de inleidende fase van het onderzoek van steunmaatregelen, en met het beroep dat was ingesteld in de zaak die tot dat arrest heeft geleid, beoogde de verzoekster de bescherming van haar procedurele rechten. Het Gerecht heeft dus de vraag onderzocht of de verzoekster in die zaak als een belanghebbende in de zin van artikel 88, lid 2, EG-Verdrag (thans artikel 108, lid 2, VWEU) kon worden beschouwd (arrest van 10 mei 2006, *Air One/Commissie*, T-395/04, EU:T:2006:123, punt 34). In de onderhavige zaak daarentegen is het bestreden besluit aan het einde van de formele onderzoeksprocedure vastgesteld en beoogt verzoekster niet de bescherming van haar procedurele rechten, maar betwist zij de gegrondheid van dat besluit.
- 44 Gelet op het voorgaande kan verzoekster niet op goede gronden stellen dat Ryanair de indirecte begunstigde was van de investeringssubsidie voor de bouw van de terminal mp2. Hieruit volgt dat verzoekster, bij gebreke van een concurrentieverhouding tussen haar en de CCIMP, niet kan stellen dat zij individueel is geraakt door het bestreden besluit wat de investeringssubsidie betreft. Bijgevolg is het onderhavige beroep niet-ontvankelijk voor zover het die steunmaatregel betreft en hoeft het door de Commissie ten overvloede aangevoerde argument dat verzoekster dienaangaande geen procesbelang heeft, niet te worden onderzocht.

Tarieven voor passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en overeenkomst AMS

- 45 De Commissie betoogt dat verzoeksters situatie niet verschilt van die van de andere luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven Marseille-Provence gebruiken en dat zij dus door de gestelde steun aan luchtvaartmaatschappijen niet individueel is geraakt. Zij erkent dat verzoekster met Ryanair concurreert en voegt hieraan toe dat volgens de rechtspraak het bestaan van een dergelijke verhouding met de ontvanger van steun op zich niet voldoende is om als individueel geraakt te kunnen worden beschouwd. In dit verband merkt zij op dat verzoekster slechts één van de talrijke

concurrenten van Ryanair is en stelt zij vast dat, hoewel deze luchtvaartmaatschappij 29 van de 41 vanaf terminal mp2 aangeboden bestemmingen aandeed, zij slechts op zeer beperkte bestemmingen, met een gering economisch belang, rechtstreeks met Ryanair concurreerde.

- 46 Voorts heeft de Commissie, toen zij ter terechtzitting werd ondervraagd, gesteld dat het Gerecht de gevolgen moest onderzoeken van de tarieven voor de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en van de overeenkomst AMS op de algemene Europese markt voor luchtvervoer en, subsidiair, in het kader van de verbindingen van en naar de luchthaven Marseille-Provence.
- 47 Verzoekster stelt in wezen dat zij met Ryanair concurreert en dat de maatregelen die voor deze laatste op de luchthaven Marseille-Provence gelden, namelijk de tarieven van de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en de overeenkomst AMS, haar specifiek raken.
- 48 Meer bepaald stelt verzoekster dat zij samen met Ryanair een van de belangrijkste gebruikers van de luchthaven Marseille-Provence is en dat deze twee luchtvaartmaatschappijen in 2017 rechtstreeks concurreerden op drie bestemmingen vanuit deze luchthaven, namelijk Brest (Frankrijk), Nantes (Frankrijk) en Ibiza (Spanje). In dit verband heeft zij, na daarover ter terechtzitting te zijn ondervraagd, gesteld dat op het gebied van het luchtvervoer van passagiers elke vliegroute, dat wil zeggen elke koppeling „vertrek en bestemming”, in de beslissingspraktijk van de mededingingsautoriteiten een relevante markt vormde.
- 49 In repliek heeft verzoekster opgemerkt dat de omvang van het passagiersverkeer van Ryanair op de verbindingen waarvoor zij tussen 2014 en 2016 rechtstreeks met Ryanair concurreerde, tussen 360 000 en 660 000 zitplaatsen per jaar bedroeg, terwijl het aantal door haar vervoerde passagiers tussen 530 000 en 660 000 passagiers per jaar bedroeg. Ter terechtzitting heeft zij gepreciseerd dat zij in 2018 naar of vanuit Marseille (Frankrijk) 2,6 miljoen passagiers had vervoerd en dat ongeveer 400 000 passagiers waren vervoerd op directe vluchten vanuit Marseille-Provence naar Rijsel (Frankrijk), naar Lyon (Frankrijk) en, in mindere mate, naar Brest, zijnde bestemmingen die Ryanair ook aanbiedt vanuit Marseille-Provence.
- 50 Wat de verbindingen van of naar Marseille-Provence betreft, verklaart verzoekster dat er ten tijde van de feiten slechts vier „low cost”-maatschappijen waren die gebruikmaakten van terminal mp2 en dat Ryanair op 29 van de 41 aangeboden bestemmingen vloog vanaf die terminal. Zij betoogt dat Ryanair kunstmatig lage heffingen betaalde en dat haar dochteronderneming HOP! daarentegen heffingen betaalde die hoger waren dan de werkelijke kosten ervan. Volgens haar kon Ryanair door deze situatie lagere prijzen aanbieden dan HOP! voor vluchten met dezelfde bestemming en uitgevoerd op dezelfde datum. Zij verstrekt in dit verband een tabel volgens welke een ticket voor een vlucht op 4 juli 2017 met bestemming Brest door Ryanair werd aangeboden voor 63,94 EUR en door HOP! voor 105,25 EUR en een ticket voor een vlucht op 3 juli 2017 naar Nantes door Ryanair werd aangeboden voor 30,28 EUR en door HOP! voor 50,51 EUR.
- 51 Verder wijst verzoekster erop dat zij tussen 2013 en 2015 de verbindingen vanuit Marseille-Provence met als bestemming Rome (Italië), Düsseldorf (Duitsland) en Bordeaux (Frankrijk) heeft moeten stopzetten vanwege de rechtstreekse concurrentie met Ryanair. Verder wijst zij erop dat zij, wegens die concurrentie, haar werkzaamheden op de seizoengebonden verbinding Marseille-Brest in 2016 heeft beperkt tot zes weken in juli en augustus. Met behulp van een diagram betoogt zij dat haar point-to-pointactiviteit, met uitzondering van de verbindingen van Marseille-Provence naar Parijs (Frankrijk) en Amsterdam (Nederland), is gedaald met meer dan 50 % tussen 2013 en 2017.
- 52 Verzoekster concludeert dat de aan Ryanair geboden mogelijkheid om kunstmatig lage vervoerprijzen vanaf terminal mp2 aan te bieden ten gevolge van de door de luchthaven Marseille-Provence ontvangen subsidies ter financiering van haar inrichting en de exploitatiesteun waarvan Ryanair de begunstigde zou zijn, een verstoring van de mededinging vormt die tot gevolg heeft dat haar positie op het betrokken luchthavenplatform wordt verzwakt.

- 53 Bijgevolg moet worden onderzocht of op basis van de door verzoekster aangevoerde gegevens kan worden vastgesteld dat zij individueel is geraakt door de maatregelen die de luchthavenbeheerder heeft genomen inzake de tarieven van passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en door de overeenkomst AMS.
- 54 Om te beginnen moet met betrekking tot de relevante markt waarop de gevolgen van de betrokken maatregelen moeten worden onderzocht, worden vastgesteld dat hoewel, ten eerste, deze maatregelen alleen terminal mp2 betreffen, en, ten tweede, binnen de luchthaven Marseille-Provence, verzoekster en Ryanair de terminals mp1 en mp2 gebruiken, algemeen beschouwd de bestemmingen die worden bediend door de verschillende luchtvaartmaatschappijen die van deze luchthaven gebruik maken, niet a priori aan een van deze twee terminals zijn voorbehouden. Bijgevolg, en anders dan de Commissie, primair, en verzoekster stellen (punten 46 en 48 hierboven), moet het effect van de betrokken steunmaatregelen worden onderzocht aan de hand van alle verbindingen van en naar deze luchthaven, los van de gebruikte terminal.
- 55 Vervolgens moet verzoekster, zoals blijkt uit de in punt 29 hierboven aangehaalde rechtspraak, aantonen dat haar concurrentiepositie op de relevante markt merkbaar is aangetast door de maatregelen waarop het bestreden besluit betrekking heeft.
- 56 Tot slot dient te worden opgemerkt dat het in het stadium van het onderzoek van de ontvankelijkheid niet aan het Gerecht staat om zich definitief uit te spreken over de concurrentieverhouding tussen verzoekster en Ryanair. Verzoekster dient enkel afdoende aan te geven om welke redenen de maatregelen die het voorwerp zijn van het bestreden besluit, haar rechtmatige belangen kunnen schaden doordat zij haar positie op de betrokken markt merkbaar aantasten (zie in die zin beschikking van 21 januari 2011, Vtesse Networks/Commissie, T-54/07, niet gepubliceerd, EU:T:2011:15, punt 98).
- 57 Dienaangaande moet worden geoordeeld dat, wat de voorwaarde van de merkbare aantasting van verzoeksters positie op de relevante markt betreft, tussen partijen vaststaat dat Ryanair en verzoekster concurrerende luchtvaartmaatschappijen zijn. Gesteld dat zij de belangrijkste gebruikers van de luchthaven Marseille-Provence zijn, heeft verzoekster echter niets aangevoerd waaruit kan worden geconcludeerd dat haar concurrentiepositie op die markt merkbaar was aangetast door de tarieven van de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2, of door de overeenkomst AMS.
- 58 In de eerste plaats blijkt immers uit het tijdschema 2016-2018 van de luchthaven Marseille-Provence dat 36 luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van Ryanair, Air France en HOP!, vliegen van en naar deze luchthaven, namelijk 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 en Aigle Azur.
- 59 Bovendien blijkt uit het tijdschema 2016-2018 van de luchthaven Marseille-Provence dat verzoekster en HOP! niet de enige luchtvaartmaatschappijen zijn die „rechtstreeks in concurrentie staan” met Ryanair, dat wil zeggen via directe vluchten zonder tussenstop. Zij staat immers rechtstreeks in concurrentie met elf andere luchtvaartmaatschappijen, namelijk Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea en Vueling Airlines.
- 60 In de tweede plaats blijkt uit de vergelijkende tabel van de routes van de groep luchtvaartmaatschappijen waartoe verzoekster en Ryanair behoren, van en naar de luchthaven Marseille-Provence, dat in 2016, het jaar waarin het onderhavige beroep is ingesteld, die groep, waartoe verzoekster en HOP! behoren, rechtstreeks in concurrentie stond met Ryanair op drie verbindingen, te weten Marseille-Brest, Marseille-Nantes en Marseille-Rijsel. Tussen partijen staat ook vast dat verzoekster rechtstreeks in concurrentie stond met Ryanair op die drie verbindingen.

- 61 Verzoekster, die niet de enige luchtvaartmaatschappij was die met Ryanair op drie verbindingen concurreerde, heeft echter niet aangetoond dat zij zich met betrekking tot de tarieven voor de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en de overeenkomst AMS, in een situatie bevond die haar onderscheidde van de andere betrokken concurrenten. In het bijzonder was Royal Air Maroc een concurrent van Ryanair voor de vluchten naar Marrakech (Marokko), Oujda (Marokko) en Rabat (Marokko) en was Vueling Airlines haar concurrent voor de vluchten naar Malaga (Spanje), Palma de Mallorca (Spanje) en Rome. Bijgevolg bevonden deze laatste twee luchtvaartmaatschappijen zich in dezelfde concurrentiepositie met Ryanair als verzoekster. Voor het overige was de groep luchtvaartmaatschappijen waartoe Vueling Airlines, British Airways en Iberia behoren, rechtstreeks in concurrentie met Ryanair op vijf verbindingen, te weten Londen (Verenigd Koninkrijk), Madrid (Spanje), Malaga, Palma de Mallorca en Rome, wat twee meer is dan het aantal verbindingen waarop wordt gevlogen door de groep luchtvaartmaatschappijen waartoe verzoekster behoort.
- 62 Ten derde, wat de economische betekenis betreft van de verbindingen waarop Ryanair en verzoekster rechtstreeks in concurrentie stonden, blijkt uit het dossier dat verzoekster tot driemaal per dag de verbinding Marseille-Nantes bediende. Wat de verbinding Marseille-Brest betreft, heeft verzoekster in 2016 haar activiteiten beperkt tot zes weken in juli en augustus. Afgezien van verzoekster concurreerde Ryanair echter rechtstreeks met andere maatschappijen op andere verbindingen met grotere steden dan Nantes en Brest. Zoals de Commissie heeft opgemerkt, concurreerde Ryanair wat Londen betreft met British Airways, die per dag drie vluchten aanbood naar Londen-Heathrow (Verenigd Koninkrijk), en met EasyJet, die tot drie vluchten per dag aanbood naar Londen-Gatwick (Verenigd Koninkrijk) alsook drie vluchten per week naar Londen-Luton (Verenigd Koninkrijk).
- 63 Ten vierde moet verzoeksters argument worden afgewezen dat de aanzienlijke verstoring van de mededinging, en, in wezen, de merkbare aantasting van haar concurrentiepositie op de relevante markt door de tarieven van de passagiersheffingen die specifiek zijn voor de terminal mp2, en de overeenkomst AMS, worden aangetoond door de vergelijking van de prijzen van HOP! en van Ryanair voor vluchten vanuit Marseille-Provence naar Brest en Nantes. Hoewel deze prijsvergelijking, die verzoekster op 29 maart 2017 heeft gemaakt, aantoont dat de door Ryanair aangeboden prijzen duidelijk lager waren dan die van verzoekster en haar dochteronderneming, toont de prijsvergelijking die de Commissie voor 27 juli 2017 en 31 juli 2017 heeft overgelegd, immers het integendeel aan. Zelfs indien de door Ryanair toegepaste prijzen globaal lager waren dan die welke verzoekster voor deze verbindingen aanbood, bewijst dit op zich hoe dan ook geen belangrijke verstoring van de mededinging vanwege het niveau van de door de beheerder van die luchthaven vastgestelde luchthavengelden en die overeenkomst. Zoals de Commissie opmerkt, kan een prijsverschil te wijten zijn aan andere factoren, zoals de hogere of lagere exploitatiekosten van elke betrokken luchtvaartmaatschappij.
- 64 Ten vijfde blijkt uit de door verzoekster – zonder enige bronvermelding – overgelegde tabel die de ontwikkeling van haar point-to-pointactiviteit vanuit de luchthaven Marseille-Provence verduidelijkt en een daling van meer dan 50 % tussen 2013 en 2017 weergeeft, niet dat haar concurrentiepositie op de relevante markt merkbaar is aangetast door de tarieven van de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2, en de overeenkomst AMS. Om te beginnen preciseert verzoekster niet de gegevens inzake het point-to-pointvervoer waarop zij zich heeft gebaseerd om deze tabel op te stellen. Vervolgens heeft verzoekster, zoals zijzelf erkent, in haar ramingen geen rekening gehouden met de gegevens inzake kennelijk belangrijke verbindingen, te weten Marseille-Parijs en Marseille-Amsterdam. Ten slotte legt zij geen bijzondere gegevens over aangaande de impact van de rechtstreekse concurrentie met Ryanair op de daling van haar point-to-pointactiviteit gedurende de gekozen periode.
- 65 Aangezien de relevante markt in casu een niet-geconcentreerde structuur heeft, die wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een groot aantal marktdeelnemers, kan niet zonder meer worden aangenomen dat de daling van verzoeksters point-to-pointactiviteit tussen 2013 en 2017, zoals deze uit de tabel blijkt, uitsluitend te wijten is aan de tarieven van de passagiersheffingen die specifiek zijn

voor terminal mp2, en aan de overeenkomst AMS, rekening houdend met het feit dat zij met Ryanair op die markt concurreert. Het is juist dat van verzoekster niet kan worden verlangd dat zij aantoont dat die daling uitsluitend te wijten is aan die maatregelen. Zij moest echter op zijn minst gegevens overleggen die konden aantonen dat die maatregelen, gelet op het feit dat zij rechtstreeks in concurrentie staat met Ryanair op de verbindingen Marseille-Brest, Marseille-Nantes en Marseille-Rijsel, gevolgen hebben gehad voor haar concurrentiepositie op die markt, hetgeen zij niet heeft gedaan.

- 66 Volgens de rechtspraak kunnen mogelijke aanwijzingen voor de merkbare aantasting van de concurrentiepositie op de markt van de betrokken concurrent bestaan in een aanzienlijke daling van de omzet, niet te verwaarlozen financiële verliezen, een aanmerkelijke daling van het marktaandeel en een winstderving, waarvan de concurrent moet aantonen dat deze het gevolg zijn van de toekenning van de steun (zie in die zin arrest van 22 december 2008, *British Aggregates/Commissie*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punt 53). In casu legt verzoekster echter geen nauwkeurige, cijfermatige en gedetailleerde ramingen over waaruit blijkt dat de marktaandelen die Ryanair zou hebben verworven op de relevante markt, het gevolg waren van de tarieven voor de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2, en van de overeenkomst AMS. Dezelfde vaststelling geldt voor verzoeksters argument dat zij zich verplicht zag, wegens haar concurrentie met Ryanair, de verbindingen Marseille-Rome, Marseille-Düsseldorf en Marseille-Bordeaux tussen 2013 en 2015 te sluiten. Verzoekster legt immers geen enkel specifiek bewijsstuk over waaruit kan blijken dat de sluiting van de voornoemde verbindingen te wijten was aan haar rechtstreekse concurrentie met Ryanair.
- 67 Overigens dient in dit verband te worden opgemerkt dat Aéroport Marseille Provence ter terechtzitting heeft verklaard, zonder daarin door verzoekster te zijn tegensproken, dat, wat met name de verbindingen Marseille-Rijsel en Marseille-Nantes betreft, het verkeer niet was gedaald, maar dat, integendeel, verzoekster het aantal vervoerde passagiers na de komst van Ryanair op deze verbindingen had verhoogd.
- 68 In die omstandigheden is verzoeksters stelling dat haar concurrentiepositie op de relevante markt is aangetast door de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2, en door de overeenkomst AMS, niet onderbouwd en wettigt zij niet de conclusie dat zij individueel geraakt is. In het bijzonder, zelfs al kunnen dergelijke maatregelen, zoals verzoekster stelt, leiden tot een beperking van haar activiteiten op de betrokken markt, volgt uit al het voorgaande dat zij niet voldoende gegevens aanvoert op grond waarvan kan worden vastgesteld dat haar situatie verschilt van die van de andere marktdeelnemers die op die markt met Ryanair concurreren, waardoor zij op soortgelijke wijze zou zijn geraakt als de adressaat van die maatregelen.
- 69 Gesteld dat verzoeksters concurrentiepositie op de relevante markt, rekening gehouden met het feit dat zij rechtstreeks concurreert met Ryanair, rechtstreeks zou zijn aangetast door de tarieven van de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2, en door de overeenkomst AMS, is, gelet op het voorgaande, niet aangetoond dat een dergelijke aantasting merkbaar was. Bijgevolg is verzoekster door deze maatregelen niet individueel geraakt in de zin van de toepasselijke rechtspraak.
- 70 De andere argumenten van de Commissie doen niet af aan deze slotsom.
- 71 Ten eerste wijst verzoekster op haar actieve betrokkenheid in de procedure aan het einde waarvan de Commissie het bestreden besluit heeft vastgesteld. Zij stelt in dit verband dat zij twee opeenvolgende klachten heeft ingediend betreffende de door de luchthaven Marseille-Provence ten uitvoer gelegde steunmaatregelen, waarbij zij heeft gewezen op de negatieve gevolgen die de betrokken maatregelen hadden voor haar positie als gebruiker van die luchthaven. Zij leidt daaruit af dat zij uiterst actief heeft deelgenomen aan de procedure die voorafging aan de vaststelling van dat besluit.

- 72 Evenwel kan uit het enkele feit dat een verzoekende partij aan de administratieve procedure heeft deelgenomen niet worden afgeleid dat zij procesbevoegdheid heeft (beschikking van 7 maart 2013, UOP/Commissie, T-198/09, niet gepubliceerd, EU:T:2013:105, punt 27, en arrest van 22 juni 2016, Whirlpool Europe/Commissie, T-118/13, EU:T:2016:365, punt 55), ook al heeft zij een belangrijke rol gespeeld in de procedure, met name door het indienen van de klacht die tot het bestreden besluit heeft geleid (zie in die zin arrest van 9 juli 2009, 3F/Commissie, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punten 94 en 95).
- 73 Ten tweede verwijst verzoekster naar een onderhoud van de algemeen directeur van Ryanair waarin deze claimt met haar in een „mededingingssituatie” te staan. Persoonlijke opvattingen van een bestuurder van een luchtvaartmaatschappij die steun heeft ontvangen, volstaan echter niet om een merkbare aantasting van de positie van zijn concurrenten op de betrokken markt aan te tonen. Bovendien blijkt uit dat onderhoud niet dat de algemeen directeur aan verzoekster een bijzondere concurrentiepositie heeft toegedicht ten opzichte van Ryanair. In het bijzonder stelt deze directeur dat deze maatschappij „steeds meer concurrenten” heeft en dat „luchtvaartmaatschappijen zoals [zij], Alitalia, Lufthansa [de trend naar low costdiensten] zullen moeten volgen”. Die algemeen directeur beschouwt verzoekster derhalve slechts als één van meerdere concurrenten van zijn luchtvaartmaatschappij.
- 74 Ten derde legt verzoekster een marktonderzoek over die zij in september 2017 heeft verricht. Dit onderzoek heeft de HHI-index (Herfindahl-Hirschman Index) gemeten, die gewoonlijk als graadmeter van de intensiteit van de mededinging op een markt wordt beschouwd. Wat de concurrentie van Ryanair met verzoekster betreft, beïnvloedt de groei van Ryanair, volgens het onderzoek, rechtstreeks de groep luchtvaartmaatschappijen waartoe verzoekster behoort vanwege het grote aantal gemeenschappelijke verbindingen. Volgens datzelfde onderzoek concurreerde Ryanair in 2016 met deze groep op tien verbindingen tussen Franse steden en op 37 verbindingen tussen een Franse stad en een niet in Frankrijk gelegen Europese stad.
- 75 Het betrokken marktonderzoek maakt het weliswaar mogelijk om het bestaan van een concurrentieverhouding tussen verzoekster en Ryanair vast te stellen, doch toont geenszins aan dat verzoeksters concurrentiepositie op de relevante markt merkbaar wordt aangetast door de tarieven van de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en door de overeenkomst AMS. Het feit dat volgens dat onderzoek „Ryanair dikwijls niet de enige speler is op de routes [waarop] zij actief is [en dat] de uitbetaalde subsidies [dus] afbreuk kunnen doen aan de mededinging” is een algemene stelling die verzoeksters positie niet individualiseert ten opzichte van die van de andere concurrenten van Ryanair op die markt. Voorts kan de stelling in het rapport dat „de groei van Ryanair rechtstreeks [de groep luchtvaartmaatschappijen waartoe verzoekster behoort] beïnvloedt wegens een groot aantal gemeenschappelijke verbindingen” bewijzen dat verzoekster rechtstreeks is geraakt door de mededinging van Ryanair, zonder evenwel aan te tonen dat zij door de bovengenoemde steunmaatregelen merkbaar wordt geraakt in de zin van de relevante rechtspraak.
- 76 Ten vierde verwijst verzoekster naar het arrest van 25 juni 1998, British Airways e.a./Commissie (T-371/94 en T-394/94, EU:T:1998:140), waarin het Gerecht, volgens haar, de beroepen ontvankelijk heeft verklaard die door met name de luchtvaartmaatschappijen British Airways en Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden waren ingesteld tegen een besluit van de Commissie waarbij na de formele onderzoeksprocedure een door de Franse autoriteiten verleende steunmaatregel verenigbaar met de interne markt was verklaard.
- 77 In het arrest van 25 juni 1998, British Airways e.a./Commissie (T-371/94 en T-394/94, EU:T:1998:140), heeft het Gerecht, zonder de ontvankelijkheid van het beroep uitdrukkelijk te onderzoeken – die overigens door de Commissie niet was opgeworpen – het besluit waartegen het beroep was gericht in de zaak die tot dat arrest heeft geleid, nietig verklaard. Die zaak had betrekking op de geldigheid van

een door verzoekster doorgevoerde kapitaalverhoging van meerdere miljarden Franse frank, gekoppeld aan een project tot herstructurering van die luchtvaartmaatschappij teneinde haar economische en financiële levensvatbaarheid te herstellen.

- 78 De onderhavige zaak betreft tarieven voor passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en de overeenkomst AMS. Zij onderscheidt zich dus van de zaak die heeft geleid tot het arrest van 25 juni 1998, *British Airways e.a./Commissie* (T-371/94 en T-394/94, EU:T:1998:140), zowel wat de respectieve onderwerpen van de betwiste maatregelen als wat de strekking ervan betreft. Dat arrest betreft immers in het algemeen een injectie van een zeer aanzienlijk bedrag in het kapitaal van een luchtvaartmaatschappij om op algemene wijze haar levensvatbaarheid in de luchtvaartsector te verzekeren, terwijl de onderhavige zaak uitsluitend betrekking heeft op de activiteit van concurrerende luchtvaartmaatschappijen op een specifieke luchthaven. Bijgevolg vormt het feit dat de ontvankelijkheid impliciet is aanvaard ten aanzien van de structurele steun in de zaak die tot dat arrest van 1998 heeft geleid, geen beletsel voor een andere beoordeling van de merkbare aantasting van verzoeksters concurrentiepositie op de relevante markt door de tarieven van passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en door de overeenkomst AMS.
- 79 Aan deze conclusie wordt niet afgedaan door verzoeksters argument dat ingeval het onderhavige beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, het Gerecht in de twee gevallen een verschillende ontvankelijkheidsnorm toepast, hetgeen afbreuk doet aan het in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie gewaarborgde recht op een doeltreffende voorziening in rechte.
- 80 Het volstaat immers eraan te herinneren dat volgens vaste rechtspraak de voorwaarden voor ontvankelijkheid van een beroep tot nietigverklaring niet tot een dode letter mogen worden gemaakt door de uitlegging die de verzoekende partij geeft aan het recht op doeltreffende rechterlijke bescherming. Wat meer in het bijzonder het aan de orde zijnde gebied betreft, is geoordeeld dat een particulier die niet rechtstreeks en individueel wordt geraakt door een besluit van de Commissie inzake staatssteun en wiens belangen in voorkomend geval dus niet worden geschaad door de in dat besluit bedoelde steunmaatregel, geen recht op rechterlijke bescherming jegens een dergelijk besluit geldend kan maken (zie in die zin arrest van 22 november 2007, *Sniace/Commissie*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punten 64 en 65). Uit hetgeen hierboven is uiteengezet volgt dat in casu precies aan een van deze voorwaarden niet is voldaan, daar verzoekster niet heeft aangetoond dat zij individueel was geraakt door het bestreden besluit. Aangezien de onderhavige zaak en de zaak die heeft geleid tot het arrest van 25 juni 1998, *British Airways e.a./Commissie* (T-371/94 en T-394/94, EU:T:1998:140), geen betrekking hebben op maatregelen van dezelfde of zelfs soortgelijke aard, kan verzoekster niet op goede gronden stellen dat de niet-ontvankelijkverklaring van het onderhavige beroep haar recht op doeltreffende rechterlijke bescherming schendt.
- 81 Uit al het bovenstaande volgt dat verzoekster niet heeft aangetoond dat zij geïndividualiseerd was ten opzichte van de andere concurrenten van Ryanair op de relevante markt, zowel wat betreft de tarieven voor de passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2, als wat betreft de overeenkomst AMS.
- 82 In deze omstandigheden moet het onderhavige beroep niet-ontvankelijk worden verklaard.

Kosten

- 83 Volgens artikel 134, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij verwezen in de kosten, voor zover dat is gevorderd. Aangezien verzoekster in het ongelijk is gesteld, dient zij overeenkomstig de vordering van de Commissie te worden verwezen in de kosten.

⁸⁴ Bovendien kan het Gerecht overeenkomstig artikel 138, lid 3, van het Reglement voor de procesvoering bepalen dat een andere interveniënt dan de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde, zijn eigen kosten zal dragen. In casu zullen interveniënten, die aan de zijde van de Commissie hebben geïntervenieerd, hun eigen kosten dragen.

HET GERECHT (Zesde kamer – uitgebreid),

rechtdoende, verklaart:

- 1) Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard.**
- 2) Société Air France zal haar eigen kosten dragen en die van de Europese Commissie.**
- 3) Ryanair DAC en Airport Marketing Services Ltd alsook Aéroport Marseille Provence SA zullen hun eigen kosten dragen.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 11 juli 2019.

ondertekeningen

Inhoud

Voorgeschiedenis van het geding	2
Procedure en vorderingen van partijen	4
In rechte	4
Investeringssubsidie	6
Tarieven voor passagiersheffingen die specifiek zijn voor terminal mp2 en overeenkomst AMS	8
Kosten	14