



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a șasea extinsă)

11 iulie 2019*

„Acțiune în anulare – Ajutoare de stat – Măsurile puse în aplicare de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul – Decizie prin care ajutorul este declarat compatibil cu piața internă – Subvenții pentru investiții – Diferențierea taxelor de aeroport aplicabile zborurilor interne și zborurilor internaționale – Taxe de aeroport reduse pentru încurajarea zborurilor cu plecare de la noul terminal Marsilia Provence 2 – Lipsa afectării individuale – Neafectarea substanțială a poziției concurențiale – Inadmisibilitate”

În cauza T-894/16,

Société Air France, cu sediul în Tremblay-en-France (Franța), reprezentată de R. Sermier, avocat,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de S. Noë, C. Giolito și de C. Georgieva-Kecsma, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

Aéroport Marseille Provence SA, cu sediul în Marignane (Franța), reprezentat de A. Lepièce, avocat,

și de

Ryanair DAC, fosta RyanairLtd, cu sediul în Dublin (Irlanda),

și

Airport Marketing Services Ltd, cu sediul în Dublin,

reprezentați de E. Vahida și I.-G. Metaxas-Maranghidis, avocați,

intervenienți,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se urmărește anularea Deciziei (UE) 2016/1698 a Comisiei din 20 februarie 2014 privind măsurile SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) puse în aplicare de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul (JO 2016, L 260, p. 1),

* Limba de procedură: franceza.

TRIBUNALUL (Camera a șasea extinsă),

compus din domnul G. Berardis, președinte, domnii S. Papasavvas, D. Spielmann (raportor) și Z. Csehi și doamna O. Spineanu-Matei, judecători,

grefier: doamna E. Artemiou, administrator,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 10 ianuarie 2019,

pronunță prezenta

Hotărâre

Istoricul litigiului

- 1 Aeroportul din Marsilia Provence este situat în departamentul Bouches-du-Rhône din Franța. Acesta este unul dintre cele mai mari aeroporturi din țară. În 2012, a avut un trafic de peste opt milioane de pasageri. În 2004, în scopul de a-și revitaliza traficul și de a-și reorienta dezvoltarea către destinații europene, a decis să înființeze, în apropierea terminalului principal (denumit în continuare „terminalul MP1”), un nou terminal pentru zboruri „cu tarife reduse” (denumit în continuare „terminalul MP2”). Lucrările au început în decembrie 2005 și terminalul MP2 a devenit funcțional în septembrie 2006.
- 2 La 27 martie 2007, Comisia europeană a primit o plângere, datată 15 martie 2007 și depusă de reclamantă, Société Air France, prin care se semnala existența unor ajutoare ilegale acordate de Consiliul General Bouches-du-Rhône (Franța) aeroportului din Marsilia Provence, precum și a unor ajutoare ilegale acordate de acest aeroport companiei Ryanair DAC, fosta Ryanair Ltd și altor companii aeriene. Avantajele respective ar consta în special în reducerea taxelor de aeroport pentru a încuraja zboruri cu plecare de la terminalul MP2.
- 3 La 27 noiembrie 2009, reclamanta a introdus la Comisie o plângere privind ajutoarele ilegale acordate de mai multe aeroporturi franceze regionale și locale, printre care și aeroportul din Marsilia Provence.
- 4 La 7 mai 2008, Consiliul de Stat (Franța) a anulat tarifele omologate ale taxei per pasager aplicabile pentru terminalul MP2 începând cu 1 iunie 2006, precum și pe cele aplicabile începând cu 1 ianuarie 2007, motivul fiind justificarea insuficientă a elementelor contabile luate în considerare pentru calcularea taxei.
- 5 Ca urmare a anulării tarifelor omologate ale taxei per pasager aplicabile pentru terminalul MP2 începând cu 1 iunie 2006, precum și a celor aplicabile începând cu 1 ianuarie 2007, Direcția generală de aviație civilă, aflată în subordinea Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Ministerul Ecologiei, Dezvoltării Durabile și Energiei), a solicitat efectuarea de către o societate de audit a unui studiu, finalizat în noiembrie 2008, privind metodele de alocare a costurilor și a veniturilor și stabilirea tarifelor pentru terminalele MP1 și MP2. Pe baza acestui audit, Camera de Comerț și Industrie (CCI) din Marsilia Provence (Franța, denumită în continuare „CCIMP”) a stabilit tarife noi ale taxei per pasager, aplicabile retroactiv.
- 6 Prin Decizia din 13 iulie 2011, adresată Republicii Franceze, Comisia a inițiat procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE și a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile referitoare la măsurile în cauză (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”).

- 7 Comisia a primit observații din partea Republicii Franceze, a CCIMP, a reclamantei, a societății Ryanair și a societății Airport Marketing Services Ltd (denumită în continuare „AMS”), filială deținută în proporție de 100 % de Ryanair.
- 8 La 20 februarie 2014, Comisia a adoptat Decizia (UE) 2016/1698 privind măsurile SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) puse în aplicare de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul (JO 2016, L 260, p. 1, denumită în continuare „decizia atacată”).
- 9 În decizia atacată, Comisia a considerat în special că aeroportul din Marsilia Provence a beneficiat de un ajutor pentru investiții care este compatibil cu piața internă. Ea a constatat că terminalul MP2 și zona de staționare pentru avioane adiacentă acestuia nu erau rezervate unei anumite companii aeriene. Potrivit afirmațiilor sale, terminalul menționat era așadar deschis oricărei companii aeriene care dorea să îl utilizeze, cu condiția propunerii unui nivel de servicii limitat. Aceasta a arătat că aeroportul în cauză a lansat un apel de exprimare a interesului pentru utilizarea terminalului respectiv și că, nefiind exploatat la capacitatea sa maximă, același terminal era la dispoziția oricărei companii aeriene interesate. În plus, ea a constatat că companiile aeriene plătesc de asemenea tarife care acoperă cel puțin costurile marginale generate de fiecare acord.
- 10 Pe de altă parte, Comisia a analizat tarifele aferente taxei per pasager aplicabile terminalului MP2. În special, aceasta a constatat că, în vederea determinării rentabilității proiectului de terminal cu servicii simplificate și a stabilirii tarifului corespunzător, investitorul prudent va lua în considerare toate veniturile provenite din activități aeronautice și non-aeronautice, ținând cont, în același timp, de elasticitatea cererii de trafic în raport cu stabilirea tarifului aferent taxei aeronautice vizate. Ea a apreciat că „[d]ecalajul dintre nivelul tarifului taxei pentru pasageri și costul serviciilor pentru pasageri, care [era] acoperit de veniturile obținute din activități non-aeronautice nu constituie, așadar, un avantaj acordat companiilor aeriene, ci este o consecință a optimizării subiacente a operatorului care urmărește, dimpotrivă, să își rentabilizeze proiectul de investiție” [considerentul (369) al deciziei atacate]. Aceasta a concluzionat că decizia de stabilire a tarifelor pentru terminalul menționat respectă principiul investitorului prudent în economia de piață.
- 11 În sfârșit, Comisia a examinat contractul pentru achiziționarea de spațiu publicitar încheiat la 19 mai 2006 între CCIMP și AMS (denumit în continuare „contractul încheiat cu AMS”). Contractul respectiv a fost încheiat pentru o durată de cinci ani și putea fi reînnoit o singură dată pentru aceeași perioadă, fără licitație sau publicitate prealabilă. El avea drept scop asigurarea unei publicități pentru destinația Marsilia, în vederea atragerii unui număr mare de pasageri.
- 12 Pe baza studiului de rentabilitate întocmit de Republica Franceză în ceea ce privește marjele financiare generate de zborurile companiei Ryanair în perioada 2007-2021, pe care s-ar fi întemeiat chiar și CCIMP atunci când a luat decizia referitoare la contractul încheiat cu AMS, Comisia a constatat că de fapt costurile medii din contractul în cauză pentru fiecare pasager al acestei companii aeriene permiteau să se stabilească rentabilitatea proiectului de construire a terminalului MP2 în ansamblu. Ea a concluzionat că, în orice moment, tarifele aplicate companiilor aeriene, ținând seama de diferitele reduceri prezentate, precum și de costurile din contractul menționat, acoperă cel puțin costurile suplimentare legate de utilizarea aeroportului din Marsilia Provence de către compania aeriană respectivă.

Procedura și concluziile părților

- 13 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 19 decembrie 2016, reclamanta a introdus prezenta acțiune.

- 14 Prin actul depus la grefa Tribunalului la 23 martie 2017, Aéroport Marseille Provence SA a formulat o cerere de intervenție în prezenta procedură în susținerea concluziilor Comisiei.
- 15 Prin actele depuse la grefa Tribunalului la 26 martie 2017, Ryanair și AMS au depus cereri de intervenție în prezenta procedură în susținerea concluziilor Comisiei.
- 16 Prin Ordonanța din 29 mai 2017, președintele Camerei a șasea a Tribunalului a admis intervențiile respective. Intervenientele și-au depus memoriile, iar părțile principale și-au depus observațiile referitoare la acestea în termenele stabilite.
- 17 La propunerea Camerei a șasea, Tribunalul a decis, în temeiul articolului 28 din Regulamentul său de procedură, să trimită cauza în fața unui complet de judecată extins.
- 18 La propunerea judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a șasea extinsă) a decis deschiderea fazei orale a procedurii și, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 din Regulamentul de procedură, a invitat părțile să răspundă la anumite întrebări. Părțile au dat curs acestor solicitări în termenele stabilite.
- 19 Pledoariile părților au fost audiate în cadrul ședinței din 10 ianuarie 2019.
- 20 Reclamanta solicită Tribunalului:
 - anularea deciziei atacate;
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.
- 21 Comisia, susținută de interveniente, solicită Tribunalului:
 - respingerea acțiunii ca inadmisibilă și, în orice caz, ca neîntemeiată;
 - obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

- 22 Comisia, susținută de interveniente, afirmă că acțiunea este inadmisibilă în esență pentru motivul că reclamanta nu are calitate procesuală activă. În special, aceasta susține că reclamanta nu este vizată în mod direct și individual de măsurile în cauză și că ea nu indică motivele pentru care decizia atacată o afectează în considerarea anumitor calități care îi sunt specifice sau a unei situații de fapt care o caracterizează în raport cu orice altă persoană.
- 23 Potrivit reclamantei, contrar celor afirmate de Comisie, situația sa trebuie să o individualizeze într-un mod analog celui al destinatarului unei asemenea decizii. Făcând referire la jurisprudență, aceasta apreciază că admisibilitatea acțiunii unui terț în raport cu beneficiarul ajutorului presupune ca primul să se afle într-un raport de concurență cu cel de al doilea și ca ajutorul să fie susceptibil să aducă o atingere substanțială poziției pe piață a terțului respectiv. Ea invocă de asemenea Hotărârea din 25 iunie 1998, *British Airways și alții/Comisia* (T-371/94 și T-394/94, EU:T:1998:140), și susține că Tribunalul a confirmat acolo în mod implicit că toate companiile aeriene care sunt concurenții săi au dreptul să conteste o decizie a Comisiei de validare a unei măsuri de ajutor de stat de care a beneficiat.
- 24 În această privință, trebuie amintit că articolul 263 al patrulea paragraf TFUE prevede două situații în care este recunoscută unei persoane fizice sau juridice calitatea procesuală activă pentru formularea unei acțiuni în anulare împotriva unui act al Uniunii Europene al cărei destinatar nu este. Pe de o

parte, o asemenea acțiune poate fi formulată cu condiția ca actul în cauză să o privească direct și individual. Pe de altă parte, o astfel de persoană poate introduce o acțiune împotriva unui act normativ care nu presupune măsuri de executare dacă acesta o privește direct.

- 25 În speță, decizia atacată are ca destinatar unic Republica Franceză și se referă la un ajutor individual în sensul articolului 1 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO 2015, L 248, p. 9). Întrucât are, astfel, o aplicabilitate individuală, ea nu poate fi un act normativ în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, care vizează orice act de aplicabilitate generală, cu excepția actelor legislative (a se vedea Hotărârea din 3 decembrie 2014, Castelnou Energia/Comisia, T-57/11, EU:T:2014:1021, punctul 23 și jurisprudența citată). În consecință, întrucât reclamanta nu este destinatarul deciziei atacate, acțiunea sa este admisibilă numai cu condiția ca reclamanta să fie vizată în mod direct și individual de decizia menționată (Hotărârea din 22 iunie 2016, Whirlpool Europe/Comisia, T-118/13, EU:T:2016:365, punctul 41).
- 26 Potrivit unei jurisprudențe constante, alți subiecți decât destinatarii unei decizii nu pot pretinde că aceasta îi privește în mod individual decât dacă această decizie îi afectează în considerarea anumitor calități care le sunt specifice sau a unei situații de fapt care îi caracterizează în raport cu orice altă persoană și, ca urmare a acestui fapt, îi individualizează într-un mod analog celui al destinatarului unei asemenea decizii (Hotărârea din 15 iulie 1963, Plaumann/Comisia, 25/62, EU:C:1963:17, p. 223, și Hotărârea din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punctul 15).
- 27 În cadrul procedurii de verificare a ajutoarelor de stat prevăzută la articolul 108 TFUE, se impune să se distingă, pe de o parte, faza preliminară a examinării ajutoarelor, instituită prin alineatul (3) al acestui articol, al cărei unic obiect este acela de a permite Comisiei să își formeze o primă opinie cu privire la compatibilitatea parțială sau totală a ajutorului respectiv, și, pe de altă parte, faza procedurii de investigare, prevăzută la alineatul (2) al articolului menționat. Doar în cadrul acestei din urmă faze, care este destinată să permită Comisiei să obțină informații complete cu privire la toate datele cauzei, tratatul prevede obligația pentru Comisie de a solicita părților în cauză să își prezinte observațiile (a se vedea Hotărârea din 9 iulie 2009, 3F/Comisia, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punctul 30 și jurisprudența citată).
- 28 Atunci când o întreprindere contestă temeinicia unei decizii de apreciere a ajutorului adoptate în temeiul articolului 108 alineatul (3) TFUE sau la încheierea procedurii oficiale de investigare, simplul fapt că aceasta poate fi considerată parte în cauză în sensul alineatului (2) al acestui articol nu poate fi suficient pentru ca acțiunea să fie admisibilă. În astfel de împrejurări, aceasta trebuie să demonstreze că are un statut special în sensul Hotărârii din 15 iulie 1963, Plaumann/Comisia (25/62, EU:C:1963:17) (a se vedea, în acest sens, Ordonanța din 10 noiembrie 2015, Compagnia Trasporti Pubblici și alții/Comisia, T-187/15, nepublicată, EU:T:2015:846, punctul 18). Acest lucru este valabil în special în cazul în care poziția sa pe piață este afectată în mod semnificativ de ajutorul care face obiectul deciziei în cauză (Hotărârea din 22 iunie 2016, Whirlpool Europe/Comisia, T-118/13, EU:T:2016:365, punctul 44).
- 29 În această privință, au fost recunoscute, printre altele, ca fiind vizate individual de o decizie a Comisiei de închidere a procedurii oficiale de investigare deschise în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE, în ceea ce privește o măsură de ajutor, în afara întreprinderii beneficiare, întreprinderile concurente ale acesteia din urmă care au jucat un rol activ în cadrul respectivei proceduri, în măsura în care poziția acestora pe piață este afectată în mod substanțial de măsura de ajutor care face obiectul deciziei atacate. Prin urmare, o întreprindere nu se poate prevala numai de calitatea sa de concurentă în raport cu întreprinderea beneficiară ci, după cum s-a arătat deja, trebuie să dovedească, în plus, ținând seama de gradul său de participare eventuală la procedură și de importanța atingerii aduse poziției sale pe piață, că se află într-o situație de fapt care o individualizează analog cu modul în care ar fi individualizat destinatarul unei decizii (a se vedea Ordonanța din 7 martie 2013, UOP/Comisia,

T-198/09, nepublicată, EU:T:2013:105, punctele 25 și 26 și jurisprudența citată; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia, 169/84, EU:C:1986:42, punctul 25, și Ordonanța din 27 mai 2004, Deutsche Post și DHL/Comisia, T-358/02, EU:T:2004:159, punctele 33 și 34).

- 30 Trebuie amintit că, în plus, condițiile de admisibilitate a unei acțiuni trebuie apreciate în momentul introducerii acțiunii, și anume în momentul depunerii cererii introductive (Ordonanța din 15 decembrie 2010, Albertini și alții și Donnelly/Parlamentul, T-219/09 și T-326/09, EU:T:2010:519, punctul 39, și Hotărârea din 3 decembrie 2014, Castelnou Energía/Comisia, T-57/11, EU:T:2014:1021, punctul 34).
- 31 În speță, este necesar să se constate că reclamanta contestă anumite măsuri examinate de Comisie în decizia atacată. Pe de o parte, este pusă în discuție subvenția pentru investiții în vederea construirii terminalului MP2 și, pe de altă parte, sunt contestate tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului respectiv, precum și contractul încheiat cu AMS, care ar constitui, în ansamblul lor, un ajutor de stat în favoarea acesteia din urmă. Prin urmare, trebuie să se examineze calitatea procesuală activă a reclamantei în ceea ce privește, pe de o parte, subvenția pentru investiții și, pe de altă parte, tarifele menționate și contractul în cauză.

Cu privire la subvenția pentru investiții

- 32 Comisia apreciază că nu există niciun raport de concurență între reclamantă și aeroportul din Marsilia Provence, beneficiarul ajutorului, în ceea ce privește subvenția pentru investiții acordată CCIMP pentru construirea terminalului MP2. În special, aceasta susține că a analizat în mod separat subvenția respectivă acordată CCIMP și presupusele ajutoare pentru funcționare acordate de către CCIMP companiilor aeriene. Ea susține că reclamanta ar fi trebuit să demonstreze în speță că subvenția menționată era de fapt transferată de CCIMP către Ryanair. Or, nu aceasta ar fi situația, din moment ce decizia de atribuire a aceleiași subvenții nu impunea nicio condiție CCIMP pentru acordarea accesului la condiții preferențiale companiei aeriene menționate.
- 33 Cu titlu suplimentar, Comisia susține că, în lipsa raportului de concurență între aeroportul care beneficiază de ajutor și reclamantă, aceasta din urmă nu are interesul de a exercita acțiunea. În special, anularea deciziei atacate în ceea ce privește subvenția pentru investiții nu i-ar aduce niciun beneficiu.
- 34 Reclamanta afirmă că Ryanair era beneficiarul real al subvenției pentru investiții acordată CCIMP. Aceasta susține că decizia de inițiere a procedurii indică în mod clar legătura indisolubilă care există între subvențiile pentru investiții acordate CCIMP și compania Ryanair, în măsura în care subvenția respectivă a permis aeroportului din Marsilia Provence să stabilească prețuri reduse în mod artificial în favoarea unuia dintre concurenții săi direcți. În special, ea face referire la punctele 90, 91 și 275 din decizia menționată pentru a demonstra existența unei legături indisolubile între această subvenție primită de CCIMP pentru înființarea terminalului MP2 și avantajul primit de Ryanair în calitate de utilizatoare a aceluiași terminal. Ea susține că aceste puncte expun mecanismul prin care CCIMP a transferat către Ryanair beneficiul economic aferent aceleiași subvenții și explică în mod clar legătura strânsă dintre subvenția în cauză și avantajul economic de care ar fi beneficiat Ryanair. În opinia sa, este suficient să demonstreze că se află într-un raport de concurență cu Ryanair în ceea ce privește aeroportul respectiv pentru ca acțiunea să fie declarată admisibilă.
- 35 În această privință, este necesar să se constate că subvenția pentru investiții în vederea construirii terminalului MP2 a fost acordată doar către CCIMP, aspect care de altfel nu este contestat de părți. De asemenea, trebuie arătat că, în decizia atacată, Ryanair nu a fost desemnată drept beneficiar al ajutorului pentru investiții. După cum reiese în repetate rânduri din decizia menționată, CCIMP a fost considerată de Comisie ca fiind singurul beneficiar al subvenției în cauză.

- 36 Mai precis, Comisia nu a examinat condițiile referitoare la existența unei activități economice și a unei întreprinderi în speță decât în privința CCIMP. În special, potrivit constatărilor sale de la punctul 6.1 din decizia atacată, CCIMP exploata aeroportul din Marsilia Provence și percepea taxe de la utilizatorii acestei infrastructuri.
- 37 De asemenea, la punctul 6.1.3 din decizia atacată, existența unui avantaj selectiv nu a fost apreciată decât în cazul CCIMP. Comisia a considerat în această privință că „subvențiile pentru investiții oferă un avantaj numai pentru CCIMP în comparație cu alți operatori aeroportuari și alte întreprinderi din alte sectoare”.
- 38 În plus, criteriul afectării concurenței și schimburilor comerciale intracomunitare nu a fost apreciat decât în privința CCIMP. Comisia a constatat în această privință că, „CCIMP este, în calitate de administrator al aeroportului din Marsilia Provence, în concurență cu celelalte platforme aeroportuare care deservește aceeași arie teritorială corespunzătoare unei distanțe de mai puțin de 100 km sau aproximativ 60 de minute”. Ea a adăugat totodată că „există o concurență între administratorii aeroporturilor responsabili de administrarea acestora” și că „prin urmare, acordarea ajutorului pentru CCIMP poate consolida poziția acesteia pe piața respectivă”.
- 39 Având în vedere cele de mai sus, trebuie așadar să se examineze dacă, după cum susține reclamanta și având în vedere elementele de fapt prezentate în cadrul procedurii, Ryanair a beneficiat în mod indirect de subvenția pentru investiții acordată în vederea construirii terminalului MP2.
- 40 În această privință, în primul rând și contrar celor susținute de reclamantă, nu reiese din decizia de inițiere a procedurii existența unei legături indisolubile între subvențiile pentru investiții acordate CCIMP și Ryanair. Mai precis, în ceea ce privește punctele 90 și 91 din decizia menționată, Comisia a făcut referire pur și simplu la raportul întocmit de o societate de audit, fără a trage propriile concluzii. De asemenea, la punctul 275 din această decizie, ea nu a constatat că companiile aeriene care utilizează terminalul MP2 sunt de asemenea beneficiari ai subvenției pentru investiții acordată CCIMP, ci doar a ridicat problema efectului unei eventuale incompatibilități a ajutorului pentru investiții și problema dacă taxele per pasager aplicate de CCIMP constituie ajutoare.
- 41 Reiese totodată din decizia de inițiere a procedurii că nu a fost acordată nicio prioritate companiei Ryanair în ceea ce privește accesul la terminalul MP2 și utilizarea sa. Astfel, terminalul respectiv era deschisă oricărei companii aeriene interesate, fără a fi rezervat pentru una sau mai multe companii aeriene concrete. În această privință, punctul 31 din decizia menționată face trimitere la considerentele Regulamentului de utilizare a terminalului MP2, publicat pe internet la 18 iulie 2006, care precizează în special că „[u]tilizarea [acestui terminal] este, în principiu, deschisă tuturor companiilor aeriene care se angajează să respecte condițiile generale de utilizare a terminalului definite de [dispozițiile sale]”. Acest element este reluate și în considerentul (291) al deciziei atacate, în care Comisia a considerat că, de fapt, „[c]onform informațiilor furnizate de [Republica Franceză] și în special conform regulamentului de utilizare a terminalului [în cauză] [...], noua infrastructură este pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor potențiali (companii de transport aerian) pe o bază egală și nediscriminatorie”.
- 42 În al doilea rând, reiese din dosar că, în urma cererii de propuneri pentru companiile aeriene lansate în 2004 de CCIMP, reclamanta a depus un dosar de candidatură pentru terminalul MP2. În special, ea era interesată de ruta aeriană de la aeroportul Marsilia Provence către aeroportul din Paris-Orly (Franța) și a propus nouăsprezece zboruri pe zi de luni până vineri, paisprezece zboruri sâmbăta și optsprezece zboruri duminică. Or, negocierile dintre reclamantă și operatorul aeroportului respectiv au eșuat ulterior, în special din cauza limitării traficului acestui terminal la zboruri fără escală și a faptului că terminalul menționat trebuia să fie utilizat doar pentru zboruri naționale și în interiorul Uniunii. Trebuie remarcat totodată că, întrucât volumul total al ofertelor prezentate de companiile aeriene interesate nu a depășit capacitatea prevăzută, nu a fost necesară efectuarea unei selecții. Astfel, fiecare companie aeriană care și-a manifestat interesul a avut acces la terminalul în cauză. Prin urmare, pe

lângă că utilizarea aceluiși terminal nu era rezervată unei anumite companii aeriene, mai precis societății Ryanair, reclamanta ar fi putut de asemenea să aibă acces la acesta dacă negocierile cu administratorul aeroportului ar fi avut succes.

- 43 În al treilea rând, contrar celor susținute de reclamantă, soluția reținută de Tribunal în Hotărârea din 10 mai 2006, Air One/Comisia (T-395/04, EU:T:2006:123), nu poate fi transpusă în speță. Astfel, hotărârea menționată privește omisiunea Comisiei de a adopta o decizie în urma fazei preliminare a examinării ajutoarelor și, prin acțiunea introdusă în cauza în care s-a pronunțat această hotărâre, reclamanta urmărea protecția drepturilor sale procedurale. Tribunalul a examinat așadar aspectul dacă reclamanta în cauza menționată poate fi considerată ca fiind parte interesată în sensul articolului 88 alineatul (2) CE [devenit articolul 108 alineatul (2) TFUE] (Hotărârea din 10 mai 2006, Air One/Comisia, T-395/04, EU:T:2006:123, punctul 34). În schimb, în prezenta cauză, decizia atacată a fost adoptată la finalizarea procedurii oficiale de investigare și reclamanta nu urmărește protejarea drepturilor sale procedurale, ci contestă temeinicia deciziei respective.
- 44 Având în vedere cele de mai sus, reclamanta nu poate susține în mod valabil că Ryanair era beneficiarul indirect al subvenției pentru investiții acordate în scopul construirii terminalului MP2. Rezultă că, în lipsa unui raport de concurență între CCIMP și reclamantă, aceasta din urmă nu este îndreptățită să susțină că este vizată individual de decizia atacată în ceea ce privește subvenția pentru investiții. Prin urmare, în măsura în care se referă la ajutorul menționat, prezenta acțiune este inadmisibilă și nu este necesar să se examineze argumentul invocat cu titlu suplimentar de Comisie, întemeiat pe lipsa interesului reclamantei de a exercita acțiunea în această privință.

Cu privire la tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și din contractul încheiat cu AMS

- 45 Comisia arată că situația reclamantei nu este diferită de cea a altor companii aeriene care utilizează aeroportul din Marsilia Provence și că, în consecință, pretinsele ajutoare acordate unor companii aeriene nu o privesc în mod individual. Ea recunoaște că reclamanta se află în concurență cu Ryanair, adăugând totodată că, potrivit jurisprudenței, existența unui asemenea raport cu beneficiarul unui ajutor nu este, în sine, un element suficient pentru a se considera că este vizată individual. În această privință, ea subliniază că reclamanta nu este decât unul dintre numeroșii concurenți ai societății Ryanair și constată că, deși compania aeriană respectivă acoperă 29 dintre cele 41 de destinații propuse pentru terminalul MP2, aceasta se afla în concurență directă cu Ryanair doar în cazul unor destinații foarte limitate și cu o importanță economică modestă.
- 46 De asemenea, atunci când a fost audiată în cursul ședinței, Comisia a apreciat că Tribunalul trebuie să analizeze efectul tarifelor aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și din contractul încheiat cu AMS asupra pieței globale europene a transporturilor aeriene și, în subsidiar, în cadrul rutelor dinspre și către aeroportul din Marsilia Provence.
- 47 Reclamanta susține în esență că se află într-un raport de concurență cu Ryanair și că măsurile de care beneficiază aceasta din urmă la aeroportul din Marsilia Provence, și anume tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și contractul încheiat cu AMS, o afectează în mod deosebit.
- 48 În special, reclamanta afirmă că, împreună cu Ryanair, ea este unul dintre principalii utilizatori ai aeroportului din Marsilia Provence și că în 2017 aceste două companii aeriene erau în concurență directă pentru trei destinații cu plecare de pe aeroportul respectiv, și anume Brest (Franța), Nantes (Franța) și Ibiza (Spania). În această privință, atunci când a fost audiată în cadrul ședinței, ea a susținut că, în materie de transport aerian de pasageri, în practica decizională a autorităților de concurență, fiecare rută, adică fiecare pereche „origine și destinație”, constituie o piață relevantă.

- 49 În replică, reclamanta a arătat că, pe rutele pentru care se afla în concurență directă cu Ryanair, între 2014 și 2016, volumul traficului acesteia din urmă era cuprins între 360 000 și 660 000 de locuri pe an, în timp ce numărul de pasageri transportați de ea era cuprins între 530 000 și 660 000 de pasageri pe an. În cadrul ședinței, ea a precizat că în 2018 a transportat către sau dinspre Marsilia (Franța) 2,6 milioane de pasageri și că aproximativ 400 000 milioane de pasageri au fost transportați cu zboruri directe de pe aeroportul din Marsilia Provence către aeroportul din Lille (Franța), către aeroportul din Lyon (Franța) și, într-o mai mică măsură, către aeroportul din Brest (Franța), acestea fiind destinații propuse și de Ryanair de pe aeroportul din Marsilia Provence.
- 50 În ceea ce privește rutele dinspre sau către aeroportul din Marsilia Provence, reclamanta afirmă că, în perioada respectivă, nu existau decât patru companii „low cost” care utilizau terminalul MP2 și că Ryanair acoperea 29 dintre cele 41 de destinații propuse cu plecare de la terminalul menționat. Aceasta susține că Ryanair plătea taxe scăzute în mod artificial și că, în schimb, ea și filiala sa HOP! plăteau taxe majorate în raport cu costul lor real. Ea consideră că situația respectivă permitea societății Ryanair să ofere prețuri mai mici decât cele oferite de HOP! pentru zboruri efectuate la aceeași dată și cu aceeași destinație. Reclamanta prezintă în această privință o imagine în care, la 4 iulie 2017, un bilet pentru un zbor cu destinația Brest era oferit de Ryanair la 63,94 euro și de HOP! la 105,25 euro și, la 3 iulie 2017, un bilet pentru un zbor cu destinația Nantes era oferit de Ryanair la 30,28 euro și de HOP! La 50,51 euro.
- 51 De asemenea, reclamanta susține că a trebuit să închidă, în perioada 2013-2015, rutele aeriene cu plecare de pe aeroportul din Marsilia Provence către aeroportul din Roma (Italia), către aeroportul din Düsseldorf (Germania) și către aeroportul din Bordeaux (Franța) din cauza concurenței directe cu Ryanair. În plus, aceasta afirmă că, din cauza acestei concurențe, și-a limitat în 2016 operațiunile pe ruta sezonieră Marsilia-Brest la șase săptămâni în iulie și în august. Ea arată cu ajutorul unui grafic că, cu excepția rutelor aeriene cu plecare de pe aeroportul din Marsilia Provence către aeroportul din Paris (Franța) și către aeroportul din Amsterdam (Țările de Jos), activitatea sa legată de zborurile directe a scăzut cu peste 50 % în perioada 2013-2017.
- 52 Reclamanta concluzionează că posibilitatea oferită societății Ryanair de a propune prețuri scăzute în mod artificial pentru transportul de la terminalul MP2, ca urmare a subvențiilor primite de aeroportul din Marsilia Provence pentru finanțarea amenajării sale și a ajutoarelor pentru funcționare de care ar fi beneficiat Ryanair, constituie o denaturare a concurenței care are drept consecință subminarea poziției sale pe platforma aeroportuară în cauză.
- 53 Prin urmare, trebuie să se examineze dacă elementele prezentate de reclamantă permit să se constate că ea era vizată individual de măsurile luate de administratorul aeroportului în ceea ce privește tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și de contractul încheiat cu AMS.
- 54 Mai întâi, referitor la piața relevantă pentru care se impune analizarea efectului măsurilor în cauză, este necesar să se constate că deși, pe de o parte, măsurile respective au în vedere doar terminalul MP2 și, pe de altă parte, în cadrul aeroportului din Marsilia Provence, reclamanta și Ryanair utilizează terminalele MP1 și MP2, în general destinațiile oferite de diferitele companii aeriene care utilizează aeroportul menționat nu sunt rezervate *a priori* pentru unul sau pentru altul dintre cele două terminale. Prin urmare și contrar celor susținute de Comisie cu titlu principal și de reclamantă (punctele 46 și 48 de mai sus), este necesar ca efectul măsurilor în cauză să fie examinat în raport cu toate rutele operate dinspre și către acest aeroport, independent de terminalul utilizat.
- 55 În continuare, după cum reiese din jurisprudența citată la punctul 29 de mai sus, reclamanta trebuie să demonstreze că poziția sa concurențială pe piața relevantă este afectată în mod substanțial de măsurile care fac obiectul deciziei atacate.

- 56 În sfârșit, este important să se arate că, în stadiul examinării admisibilității, Tribunalul nu se poate pronunța în mod definitiv asupra raporturilor de concurență dintre reclamantă și Ryanair. Revine doar celei dintâi sarcina de a indica în mod pertinent motivele pentru care măsurile care fac obiectul deciziei atacate sunt de natură să lezeze interesele sale legitime, afectând în mod substanțial poziția sa concurențială pe piața în cauză (a se vedea în acest sens Ordonanța din 21 ianuarie 2011, *Vtesse Networks/Comisia*, T-54/07, nepublicată, EU:T:2011:15, punctul 98).
- 57 În această privință, este necesar să se considere că, în ceea ce privește condiția afectării substanțiale a poziției reclamantei pe piața relevantă, este cert între părți că Ryanair și reclamanta sunt companii aeriene concurente. Totuși, chiar presupunând că ele sunt principalii utilizatori ai aeroportului din Marsilia Provence, reclamanta nu a prezentat elemente care să permită să se concluzioneze că poziția sa concurențială este afectată în mod substanțial pe piața respectivă prin tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 sau prin contractul încheiat cu AMS.
- 58 Astfel, în primul rând, din orarul zborurilor pentru 2016-2018 al aeroportului din Marsilia Provence rezultă că 36 de companii aeriene, inclusiv Ryanair, Air France și HOP! oferă rute dinspre și către acest aeroport, și anume 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 și Aigle Azur.
- 59 În plus, din orarul zborurilor pentru 2016-2018 al aeroportului din Marsilia Provence reiese că reclamanta și HOP! nu sunt singurele companii aeriene care se află în „concurență directă” cu Ryanair, altfel spus care efectuează zboruri directe fără escală. Astfel, aceasta se află în concurență directă cu alte unsprezece companii aeriene, și anume Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea și Vueling Airlines.
- 60 În al doilea rând, după cum reiese din tabelul comparativ al serviciilor grupului de companii aeriene din care face parte reclamanta și ale Ryanair dinspre și către aeroportul din Marsilia Provence, în 2016, anul introducerii prezentei acțiuni, grupul menționat, inclusiv reclamanta și HOP! se afla în concurență directă cu Ryanair pe trei rute, și anume Marsilia-Brest, Marsilia-Nantes și Marsilia-Lille. Este cert totodată între părți că reclamanta era în concurență directă cu Ryanair pe cele trei rute.
- 61 Totuși, reclamanta, care nu era singura companie aeriană în concurență cu Ryanair pe trei rute, nu a demonstrat că, în ceea ce privește tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și contractul încheiat cu AMS, era într-o situație deosebită față de ceilalți concurenți vizați. În special, Royal Air Maroc era un concurent al societății Ryanair pentru zborurile cu destinația Marrakech (Maroc), Oujda (Maroc) și Rabat (Maroc), iar Vueling Airlines pentru zborurile cu destinația Malaga (Spania), Palma de Mallorca (Spania) și Roma. Prin urmare, ultimele două companii aeriene se aflau în aceeași situație de concurență cu Ryanair ca și reclamanta. De asemenea, grupul de companii aeriene din care fac parte Vueling Airlines, British Airways și Iberia era în concurență directă cu Ryanair pe cinci rute, și anume Londra (Regatul Unit), Madrid (Spania), Malaga, Palma de Mallorca și Roma, oferind astfel cu două rute mai mult decât grupul de companii aeriene din care face parte reclamanta.
- 62 În al treilea rând, referitor la importanța economică a rutelor pe care Ryanair și reclamanta erau în concurență directă, din dosar reiese că ruta Marsilia-Nantes era parcursă de reclamantă de cel mult trei ori pe zi. În cazul rutei Marsilia-Brest, reclamanta și-a limitat în 2016 operațiunile la șase săptămâni în iulie și în august. Or, în afara reclamantei, Ryanair se afla în concurență directă cu alte companii pe alte rute cu orașe mai mari decât Nantes și Brest. În această privință, după cum arată Comisia, Ryanair era în concurență pentru Londra cu British Airways, care oferea trei zboruri pe zi la

aeroportul Londra-Heathrow (Regatul Unit) și cu EasyJet, care oferea până la trei zboruri pe zi la aeroportul Londra-Gatwick (Regatul Unit), precum și trei zboruri pe săptămână la aeroportul Londra-Luton (Regatul Unit).

- 63 În al patrulea rând, argumentul reclamantei potrivit căruia denaturarea semnificativă a concurenței și în esență afectarea substanțială a poziției sale concurențiale pe piața relevantă prin tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și prin contractul încheiat cu AMS ar fi dovedite prin compararea prețurilor stabilite de HOP! și Ryanair pentru zborurile de pe aeroportul din Marsilia Provence către Brest și Nantes trebuie să fie respins. Astfel, deși respectiva comparație a prețurilor, efectuată de reclamantă la 29 martie 2017, demonstrează că prețurile oferite de Ryanair erau mult mai scăzute decât cele stabilite de reclamantă și de filiala sa, comparația prețurilor prezentată de Comisie pentru datele de 27 iulie 2017 și 31 iulie 2017 demonstrează contrariul. În orice caz, presupunând că prețurile practicate de Ryanair sunt în general mai mici decât cele propuse de reclamantă pentru rutele menționate, aceasta nu ar dovedi în sine denaturarea semnificativă a concurenței din cauza nivelului taxelor de aeroport stabilite de administratorul aeroportului și prin contractul în cauză. După cum arată Comisia, o diferență de preț ar putea fi cauzată de alți factori, cum ar fi costurile de exploatare mai mult sau mai puțin ridicate ale fiecărei companii aeriene vizate.
- 64 În al cincilea rând, tabelul prezentat de reclamantă care, fără a indica vreo sursă, ilustrează evoluția activității sale legate de zborurile fără escală de pe aeroportul din Marsilia Provence și demonstrează o scădere cu peste 50 % în perioada 2013-2017, nu dovedește afectarea substanțială a poziției sale concurențiale pe piața relevantă ca urmare a tarifelor aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și a contractului încheiat cu AMS. Mai întâi, reclamanta nu precizează elementele activității de transport fără escală pe care s-a întemeiat la elaborarea acestui tabel. Apoi, după cum recunoaște ea însăși, nu a luat în considerare, în estimările sale, datele referitoare la anumite rute, aparent importante, și anume Marsilia-Paris și Marsilia-Amsterdam. În sfârșit, ea nu prezintă nicio informație concretă privind impactul concurenței sale directe cu Ryanair în cursul perioadei alese asupra scăderii activității sale legate de zborurile fără escală.
- 65 În această privință, din moment ce în speță piața relevantă nu prezintă o structură concentrată, fiind caracterizată prin prezența unui număr mare de operatori, nu se poate prezuma pur și simplu că scăderea activității de transport fără escală a reclamantei în perioada 2013-2017, după cum reiese din tabelul menționat anterior, ar fi cauzată exclusiv de tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și de contractul încheiat cu AMS, ținând seama de concurența sa cu Ryanair pe piața respectivă. Este adevărat că nu se poate impune reclamantei să demonstreze că această scădere a fost generată exclusiv de măsurile în cauză. Totuși, îi revenea cel puțin obligația de a furniza elemente prin care să demonstreze că, având în vedere concurența sa directă cu Ryanair pe rutele Marsilia-Brest, Marsilia-Nantes și Marsilia-Lille, măsurile respective au avut consecințe asupra poziției sale concurențiale pe piața relevantă, ceea ce nu a făcut.
- 66 În această privință, potrivit jurisprudenței, posibile indicii privind afectarea substanțială a poziției concurențiale pe piață a concurentului în cauză pot fi o scădere importantă a cifrei de afaceri, pierderi financiare importante, o diminuare semnificativă a cotelor de piață și un beneficiu nerealizat, concurentul trebuind să demonstreze că acestea au fost cauzate de acordarea ajutorului (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 22 decembrie 2008, *British Aggregates/Comisia*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punctul 53). Or, în speță, reclamanta nu prezintă estimări precise, cuantificate și detaliate care să dovedească faptul că Ryanair ar fi obținut cotele de piață în cauză pe piața relevantă ca urmare a tarifelor aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și a contractului încheiat cu AMS. Aceeași constatare este valabilă în cazul argumentului reclamantei potrivit căruia, din cauza concurenței sale cu Ryanair, ar fi fost obligată să închidă rutele Marsilia-Roma, Marsilia-Düsseldorf și Marsilia-Bordeaux în perioada 2013-2015. Astfel, reclamanta nu prezintă niciun element precis de natură să demonstreze că închiderea rutelor respective a fost cauzată de concurența sa directă cu Ryanair.

- 67 De asemenea, trebuie arătat în această privință că aeroportul din Marsilia Provence a afirmat în cursul ședinței, fără a fi contrazis de reclamantă, că în special în cazul rutelor Marsilia-Lille și Marsilia-Nantes, nu doar că nu a existat o scădere a traficului ei, dimpotrivă, a crescut numărul pasagerilor transportați de reclamantă, după ce Ryanair și-a început activitatea pe aceste rute.
- 68 În aceste condiții, invocarea de către reclamantă a afectării poziției sale concurențiale pe piața relevantă prin tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și prin contractul încheiat cu AMS nu este susținută de argumente corespunzătoare și nu permite să se constate existența unei afectări individuale. În special, chiar dacă asemenea măsuri pot genera, după cum susține reclamanta, o limitare a activității sale pe piața respectivă, rezultă din toate cele de mai sus că aceasta nu invocă elemente suficiente care să permită să se constate că situația sa este diferită de cea a altor operatori aflați în concurență cu Ryanair pe piața menționată și că ar fi astfel afectată într-un mod analog celui al destinatarului măsurilor în cauză.
- 69 Având în vedere considerațiile precedente, presupunând că poziția concurențială a reclamantei pe piața relevantă este afectată în mod direct, ținând seama de concurența sa directă cu Ryanair, de tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și de contractul încheiat cu AMS, nu s-a demonstrat că afectarea sa ar fi substanțială. Prin urmare, reclamanta nu este vizată în mod individual de măsurile respective în sensul jurisprudenței aplicabile.
- 70 Celelalte argumente ale reclamantei nu infirmă această concluzie.
- 71 În primul rând, reclamanta face referire la implicarea sa activă în cadrul procedurii la finalul căreia Comisia a adoptat decizia atacată. Ea susține în această privință că a depus două plângeri succesive referitoare la măsurile de ajutor de stat puse în aplicare de aeroportul din Marsilia Provence, invocând consecințele negative pe care măsurile în cauză le-ar avea asupra poziției sale în calitate de utilizatoare a aeroportului în discuție. Ea deduce de aici că a participat foarte activ la procedura care a precedat adoptarea deciziei menționate.
- 72 Totuși, nu se poate deduce din simpla participare a unei reclamante la procedura administrativă că ea are calitate procesuală activă (Ordonanța din 7 martie 2013, UOP/Comisia, T-198/09, nepublicată, EU:T:2013:105, punctul 27, și Hotărârea din 22 iunie 2016, Whirlpool Europe/Comisia, T-118/13, EU:T:2016:365, punctul 55), chiar dacă ea a jucat un rol important în procedură, în special prin depunerea plângerii aflate la originea deciziei atacate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2009, 3F/Comisia, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punctele 94 și 95).
- 73 În al doilea rând, reclamanta face referire la o discuție cu directorul general al societății Ryanair în care acesta ar fi recunoscut existența unei „situații de concurență” cu aceasta. Or, opiniile personale ale unui membru al conducerii unei companii aeriene care beneficiază de un ajutor nu pot fi suficiente pentru dovedirea afectării substanțiale a poziției concurenților săi pe piața vizată. În plus, din discuția respectivă nu reiese că directorul general menționat a atribuit reclamantei o poziție concurențială deosebită în raport cu Ryanair. În special, directorul general în cauză afirmă că aceasta are „tot mai mulți concurenți” și că „transportatori ca [reclamanta], Alitalia, Lufthansa vor trebui să urmeze [tendința către servicii cu costuri reduse]”. Prin urmare, același director general consideră că reclamanta este doar un concurent, printre alții, ai companiei sale aeriene.
- 74 În al treilea rând, reclamanta prezintă un studiu de piață pe care l-a realizat în septembrie 2017. În acest studiu a fost măsurat indicele HHI (indicele Herfindahl-Hirschman), care ar fi considerat în general ca fiind o unitate de măsură a intensității concurenței pe o anumită piață. În ceea ce privește concurența societății Ryanair cu reclamanta, studiul apreciază că, având în vedere numărul mare de servicii comune, creșterea activității societății Ryanair afectează în mod direct grupul de companii aeriene din care face parte reclamanta. Potrivit aceluiași studiu, în 2016, Ryanair era în concurență cu grupul respectiv pe zece rute între orașe franceze și pe 37 de rute între un oraș francez și un oraș european din afara Franței.

- 75 Or, studiul de piață în cauză, deși permite constatarea existenței unui raport de concurență între reclamantă și Ryanair, nu demonstrează în niciun fel că poziția concurențială a reclamantei pe piața relevantă ar fi afectată substanțial de tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și de contractul încheiat cu AMS. Pe de o parte, faptul că, potrivit studiului menționat, „adesea Ryanair nu este singurul actor pe rutele pe [care] operează [și că, prin urmare,] subvențiile acordate pot afecta mecanismul concurențial” constituie o afirmație cu caracter general care nu individualizează poziția reclamantei în raport cu cea a celorlalți concurenți ai societății Ryanair pe această piață. Pe de altă parte, afirmația din raport potrivit căreia „având în vedere numărul mare de servicii comune, creșterea activității societății Ryanair afectează în mod direct [grupul de companii aeriene din care face parte reclamanta]”, poate demonstra că reclamanta este afectată direct de concurența cu Ryanair, fără a dovedi însă că ea este afectată substanțial de măsurile menționate mai sus, în sensul jurisprudenței relevante.
- 76 În al patrulea rând, reclamanta face referire la Hotărârea din 25 iunie 1998, *British Airways și alții/Comisia* (T-371/94 și T-394/94, EU:T:1998:140) în care, în opinia sa, Tribunalul a stabilit admisibilitatea cererilor formulate în special de companiile aeriene *British Airways* și *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* împotriva unei decizii prin care Comisia, după procedura de investigare oficială, declară ca fiind compatibil cu piața internă un ajutor care i-a fost acordat de autoritățile franceze.
- 77 În Hotărârea din 25 iunie 1998, *British Airways și alții/Comisia* (T-371/94 și T-394/94, EU:T:1998:140), fără a analiza în mod expres problema admisibilității acțiunii care, de altfel, nu a fost ridicată de Comisie, Tribunalul a anulat decizia împotriva căreia era îndreptată acțiunea în cauza în care s-a pronunțat hotărârea respectivă. Aceasta privește validitatea unei măsuri de majorare a capitalului în valoare de câteva miliarde de franci francezi al reclamantei, însoțită de un proiect de restructurare a companiei aeriene menționate prin care se urmărea restabilirea viabilității sale economice și financiare.
- 78 Or, prezenta cauză are ca obiect tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și contractul încheiat cu AMS. Prin urmare, ea se distinge de cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 25 iunie 1998, *British Airways și alții/Comisia* (T-371/94 și T-394/94, EU:T:1998:140), în ceea ce privește atât obiectul măsurilor contestate, cât și domeniul lor de aplicare. Astfel, hotărârea menționată privește la modul general majorarea cu o sumă foarte importantă a capitalului unei companii aeriene pentru asigurarea, în general, a viabilității sale în sectorul transportului aerian, în timp ce prezenta cauză se referă exclusiv la activitatea companiilor aeriene concurente într-un anumit aeroport. Prin urmare, faptul că admisibilitatea a fost recunoscută implicit în ceea ce privește ajutorul structural în cauza în care s-a pronunțat hotărârea respectivă, care datează din 1998, nu împiedică o apreciere diferită în legătură cu afectarea substanțială a poziției concurențiale a reclamantei pe piața relevantă ca urmare a tarifelor aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și a contractului încheiat cu AMS.
- 79 Această concluzie nu poate fi repusă în discuție de argumentul reclamantei întemeiat pe aspectul că, în ipoteza în care prezenta acțiune trebuie declarată inadmisibilă, Tribunalul ar aplica un criteriu de admisibilitate diferit în cele două situații, ceea ce ar constitui o încălcare a dreptului la o cale de atac efectivă, garantat de articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.
- 80 Astfel, este suficient să se amintească faptul că, potrivit jurisprudenței, condițiile admisibilității unei acțiuni în anulare nu pot fi înlăturate în considerarea interpretării reclamantului cu privire la dreptul la o protecție jurisdicțională efectivă. Astfel, în ceea ce privește în mod specific domeniul care face obiectul prezentei acțiuni, s-a statuat că un particular care nu este vizat direct și individual de o decizie a Comisiei în materie de ajutoare de stat și ale cărui interese nu sunt, prin urmare, eventual lezate de măsura statală care face obiectul acestei decizii nu poate să invoce dreptul la o protecție jurisdicțională în raport cu o astfel de decizie (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 noiembrie 2007, *Sniace/Comisia*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punctele 64 și 65). Or, din elementele expuse mai sus reiese că tocmai una dintre aceste două condiții nu este îndeplinită în speță, întrucât reclamanta

nu a dovedit că era vizată în mod individual de decizia atacată. Ținând seama de faptul că prezenta cauză și cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 25 iunie 1998, British Airways și alții/Comisia (T-371/94 și T-394/94, EU:T:1998:140), nu se raportează la măsuri cu caracter identic sau chiar similar, reclamanta nu este îndreptățită să susțină că respingerea prezentei acțiuni ca inadmisibilă ar aduce atingere dreptului său la o protecție jurisdicțională efectivă.

- 81 Din ansamblul considerațiilor precedente rezultă că reclamanta nu a demonstrat individualizarea sa în raport cu alți concurenți ai societății Ryanair pe piața relevantă în ceea ce privește atât tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2, cât și contractul încheiat cu AMS.
- 82 În aceste condiții, prezenta acțiune trebuie respinsă ca fiind inadmisibilă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 83 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamanta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, în conformitate cu concluziile Comisiei.
- 84 În plus, în conformitate cu articolul 138 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, Tribunalul poate decide ca un intervenient, altul decât cei menționați la alineatele (1) și (2) ale articolului respectiv, să suporte propriile cheltuieli de judecată. În speță, intervenientele, care au intervenit în susținerea Comisiei, suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a șasea extinsă)

declară și hotărăște:

- 1) Respinge acțiunea ca fiind inadmisibilă.**
- 2) Société Air France suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele efectuate de Comisia Europeană.**
- 3) Ryanair DAC și Airport Marketing Services Ltd, precum și Aéroport Marseille Provence SA suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 11 iulie 2019.

Grefier
E. Coulon

Președinte
G. Berardis

Cuprins

Istoricul litigiului	2
Procedura și concluziile părților	3
În drept	4
Cu privire la subvenția pentru investiții	6
Cu privire la tarifele aferente taxelor per pasager specifice terminalului MP2 și din contractul încheiat cu AMS	8
Cu privire la cheltuielile de judecată	14