



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (šesti razširjeni senat)

z dne 11. julija 2019*

„Ničnostna tožba – Državne pomoči – Ukrepi, ki jih je Francija izvedla v korist letališča Marseille Provence in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo to letališče – Sklep, s katerim je pomoč razglašena za združljivo z notranjim trgov – Subvencije za naložbe – Razlikovanje letaliških pristojbin, ki se uporabljajo za nacionalne in mednarodne lete – Znižane letališke pristojbine, s katerimi naj bi se spodbudilo opravljanje letov z novega terminala Marseille Provence 2 – Neobstoj posamičnega nanašanja – Neobstoj znatnega vpliva na konkurenčni položaj – Nedopustnost“

V zadevi T-894/16,

Société Air France s sedežem v Tremblayu-en-France (Francija), ki jo zastopa R. Sermier, odvetnik,

tožeča stranka,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopajo S. Noë, C. Giolito in C. Georgieva-Kecsmar, agenti,

tožena stranka,

ob sodelovanju

Aéroport Marseille Provence SA s sedežem v Marignanu (Francija), ki jo zastopa A. Lepière, odvetnik,

ter

Ryanair DAC, nekdanje Ryanair Ltd, s sedežem v Dublinu (Irska),

in

Airport Marketing Services Ltd s sedežem v Dublinu,

ki ju zastopata E. Vahida in I.-G. Metaxas-Maranghidis, odvetnika,

intervenientke,

zaradi predloga na podlagi člena 263 PDEU za razglasitev ničnosti Sklepa Komisije (EU) 2016/1698 z dne 20. februarja 2014 o ukrepih SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ki jih je Francija izvedla v korist letališča Marseille Provence in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo to letališče (UL 2016, L 260, str. 1),

* Jezik postopka: francoščina.

SPLOŠNO SODIŠČE (šesti razširjeni senat),

v sestavi G. Berardis, predsednik, S. Papasavvas, D. Spielmann (poročevalec), Z. Csehi, sodniki, in O. Spineanu-Matei, sodnica,

sodna tajnica: E. Artemiou, administratorka,

na podlagi pisnega dela postopka in obravnave z dne 10. januarja 2019

izreka naslednjo

Sodbo

Dejansko stanje

- 1 Letališče Marseille Provence je v departmaju Bouches-du-Rhône v Franciji. Je eno največjih letališč v državi. Leta 2012 je sprejelo več kot osem milijonov potnikov. Leta 2004 se je v prizadevanju za ponovno oživitev prometa in preusmeritev razvoja na evropske destinacije odločilo, da poleg glavnega terminala (v nadaljevanju: terminal mp1) zgradi nov terminal za nizkocenovne lete (v nadaljevanju: terminal mp2). Gradnja se je začela decembra 2005, terminal mp2 pa je začel delovati septembra 2006.
- 2 Evropska komisija je 27. marca 2007 prejela pritožbo z dne 15. marca 2007, ki jo je vložila tožeča stranka, družba Air France, v zvezi z nezakonitimi pomočmi, ki jih je Conseil général des Bouches-du-Rhône (generalni svet departmaja Bouches-du-Rhône, Francija) dodelil letališču Marseille Provence, ter nezakonitimi pomočmi, ki jih je to letališče dodelilo družbi Ryanair DAC, nekdanji Ryanair Ltd, in drugim letalskim prevoznikom. Te prednosti naj bi vključevale predvsem znižane letališke pristojbine, s katerimi naj bi se spodbudilo opravljanje letov z novega terminala mp2.
- 3 Tožeča stranka je 27. novembra 2009 pri Komisiji vložila pritožbo zaradi nezakonitih pomoči, ki jih je dodelilo več francoskih regionalnih in lokalnih letališč, med katerimi je bilo tudi letališče Marseille Provence.
- 4 Conseil d'État (državni svet, Francija) je 7. maja 2008 razveljavil odobrene stopnje potniške pristojbine, ki so se na terminalu mp2 uporabljale od 1. junija 2006, in tudi tiste, ki so se uporabljale od 1. januarja 2007, in sicer zaradi nezadostne utemeljitve računovodskih postavk, upoštevanih pri izračunu pristojbine.
- 5 Po razveljavitvi odobrenih stopenj potniške pristojbine, ki so se na terminalu mp2 uporabljale od 1. junija 2006, in tistih, ki so se uporabljale od 1. januarja 2007, je direction générale de l'aviation civile, rattachée au ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (generalna direkcija za civilno letalstvo pri ministrstvu za ekologijo, trajnostni razvoj in energijo, Francija) pri revizorski družbi naročila študijo, ki je bila predložena novembra 2008 in se je nanašala na metode pripisovanja stroškov in prihodkov ter določitev stopenj za terminala mp1 in mp2. Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Marseille Provence (gospodarska zbornica Marseille Provence, Francija, v nadaljevanju: CCIMP) je na podlagi te revizije določila nove stopnje potniške pristojbine, ki so se uporabljale retroaktivno.
- 6 Komisija je z odločbo z dne 13. julija 2011, naslovljeno na Francosko republiko, začela postopek iz člena 108(2) PDEU in zainteresirane strani pozvala, naj ji predložijo pripombe glede zadevnih ukrepov (v nadaljevanju: odločba o začetku postopka).

- 7 Komisija je prejela pripombe Francoske republike, CCIMP, tožeče stranke, družbe Ryanair in družbe Airport Marketing Services Ltd (v nadaljevanju: AMS), ki je hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair.
- 8 Komisija je 20. februarja 2014 sprejela Sklep (EU) 2016/1698 o ukrepih SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ki jih je Francija izvedla v korist letališča Marseille Provence in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo to letališče (UL 2016, L 260, str. 1, v nadaljevanju: izpodbijani sklep).
- 9 Komisija je v izpodbijanem sklepu med drugim menila, da je letališče Marseille Provence prejelo pomoč za naložbe, ki je združljiva z notranjim trgom. Ugotovila je, da terminal mp2 in postajališče za zrakoplove ob tem terminalu nista namenjena samo določenemu letalskemu prevozniku. Po njenem mnenju je bil navedeni terminal torej odprt za vse letalske prevoznike, ki so ga želeli uporabljati, pod pogojem, da ponujajo omejeno raven storitev. Ugotovila je, da je navedeno letališče objavilo razpis za prijavo interesa za uporabo tega terminala in da je isti terminal, ker njegove zmogljivosti niso polno izkoriščene, na razpolago vsakemu zainteresiranemu letalskemu prevozniku. Poleg tega je ugotovila, da letalski prevozniki plačujejo tudi stopnje, s katerimi se krijejo najmanj mejni stroški, nastali s posameznim sporazumom.
- 10 Komisija je poleg tega preučila stopnje potniške pristojbine, ki so se uporabljale za terminal mp2. Zlasti je ugotovila, da bo preudaren udeleženec upošteval vse prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti ter hkrati prožnost povpraševanja po prometu glede na predvideno določitev stopnje letališke pristojbine, da bi določil donosnost projekta terminala s poenostavljenimi storitvami in ustrezne stopnje pristojbin. Menila je, da „[r]azlika med višino stopnje potniške pristojbine in stroški potniške funkcije, ki se krije s prihodki iz neletalskih dejavnosti, torej ne pomeni prednosti, dodeljene letalskim prevoznikom, ampak je posledica s tem povezane optimizacije upravljavca, katere namen je nasprotno zagotoviti donosnost njegovega naložbenega projekta“ (točka 369 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Sklenila je, da je sklep o določitvi stopenj za navedeni terminal v skladu z načelom preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- 11 Nazadnje, Komisija je preučila pogodbo o nakupu oglaševalskega prostora, ki sta jo 19. maja 2006 sklenili CCIMP in družba AMS (v nadaljevanju: pogodba z družbo AMS). Ta pogodba je bila sklenjena za pet let z možnostjo enkratnega podaljšanja za isto obdobje, brez postopka zbiranja ponudb in prehodnega obvestila. Njen predmet je bil zagotoviti oglaševanje destinacije Marseille, da bi se privabilo veliko število potnikov.
- 12 Komisija je na podlagi študije donosnosti, ki jo je Francoska republika predložila v zvezi s finančnimi maržami, ustvarjenimi z leti družbe Ryanair v obdobju 2007–2021, in na katero se je tudi CCIMP oprla pri sprejetju odločitve glede pogodbe z družbo AMS, ugotovila, da je mogoče na podlagi povprečnih stroškov navedene pogodbe na potnika tega letalskega prevoznika ugotoviti donosnost projekta gradnje terminala mp2 v celoti. Sklenila je, da se s stopnjami, ki se uporabljajo za letalske prevoznike, ob upoštevanju različnih navedenih znižanj in stroškov navedene pogodbe vedno krijejo vsaj dodatni stroški, povezani z uporabo letališča Marseille Provence s strani navedenega letalskega prevoznika.

Postopek in predlogi strank

- 13 Tožeča stranka je 19. decembra 2016 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila to tožbo.
- 14 Družba Aéroport Marseille Provence SA je v sodnem tajništvu Splošnega sodišča 23. marca 2017 vložila predlog za intervencijo v tej zadevi v podporo predlogom Komisije.
- 15 Družbi Ryanair in AMS sta v sodnem tajništvu Splošnega sodišča 26. marca 2017 vložili predlog za intervencijo v tej zadevi v podporo predlogom Komisije.

- 16 Predsednik šestega senata Splošnega sodišča je s sklepom z dne 29. maja 2017 te intervencije dovolil. Intervenientke so predložile vloge, glavni stranki pa sta glede teh vlog predložili stališča v za to določenih rokih.
- 17 Splošno sodišče je na predlog šestega senata na podlagi člena 28 svojega poslovnika odločilo, da se zadeva predodeli razširjenemu senatu.
- 18 Splošno sodišče (šesti razširjeni senat) je na predlog sodnika poročevalca odločilo, da začne ustni del postopka, in v okviru ukrepov procesnega vodstva iz člena 89 Poslovnika stranki pozvalo, naj odgovorita na nekatera vprašanja. Stranki sta te zahteve izpolnili v za to določenih rokih.
- 19 Stranki sta na obravnavi 10. januarja 2019 podali ustne navedbe.
- 20 Tožeča stranka Splošnemu sodišču predlaga, naj:
- izpodbijani sklep razglasi za ničen;
 - Komisiji naloži plačilo stroškov.
- 21 Komisija ob podpori intervenientk Splošnemu sodišču predlaga, naj:
- tožbo zavrže kot nedopustno in v vsakem primeru zavrne kot neutemeljeno;
 - tožeči stranki naloži plačilo stroškov.

Pravo

- 22 Komisija ob podpori intervenientk trdi, da je tožba nedopustna, ker tožeča stranka v bistvu nima procesnega upravičenja. Zlasti trdi, da se zadevni ukrepi na tožečo stranko ne nanašajo neposredno in posamično ter da tožeča stranka ne pojasnjuje, iz katerih razlogov izpodbijani sklep nanjo vpliva zaradi nekaterih njenih značilnosti ali zaradi dejanskega položaja, po katerem naj bi se razlikovala od vseh drugih subjektov.
- 23 Tožeča stranka trdi, da bi morala biti v nasprotju s tem, kar trdi Komisija, zaradi svojega položaja individualizirana podobno kot naslovnik izpodbijanega akta. Ob sklicevanju na sodno prakso meni, da se za dopustnost tožbe tretje osebe glede na upravičenca do pomoči predpostavlja, da je prva v konkurenčnem odnosu do drugega in da lahko pomoč znatno vpliva na položaj te tretje osebe na trgu. Sklicuje se tudi na sodbo z dne 25. junija 1998, *British Airways in drugi/Komisija* (T-371/94 in T-394/94, EU:T:1998:140), in trdi, da je Splošno sodišče v njej implicitno potrdilo, da imajo letalski prevozniki, ki so konkurenti navedene družbe, pravico izpodbijati odločbo Komisije, s katero je ta potrdila veljavnost ukrepa državne pomoči, ki jo je prejela ta družba.
- 24 V zvezi s tem je treba opozoriti, da člen 263, četrti odstavek, PDEU določa dva primera, v katerih se fizični ali pravni osebi prizna procesno upravičenje za vložitev ničnostne tožbe zoper akt Evropske unije, ki ni naslovljen nanjo. Prvič, tako tožbo je mogoče vložiti, če se ta akt nanjo neposredno in posamično nanaša. Drugič, taka oseba lahko vloži tožbo zoper predpis, ki ne potrebuje izvedbenih ukrepov, če se nanjo neposredno nanaša.
- 25 V obravnavanem primeru je izpodbijani sklep naslovljen samo na Francosko republiko in se nanaša na individualno pomoč v smislu člena 1(e) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 PDEU (UL 2015, L 248, str. 9). Ker se torej uporablja individualno, ne more biti predpis v smislu člena 263, četrti odstavek, PDEU, ki se nanaša na vse akte, ki se uporabljajo splošno, razen zakonskih aktov (glej sodbo z dne 3. decembra 2014, *Castelnuou*

Energía/Komisija, T-57/11, EU:T:2014:1021, točka 23 in navedena sodna praksa). Iz tega sledi, da ker tožeča stranka ni naslovnica izpodbijanega sklepa, je njena tožba dopustna, le če se navedeni sklep neposredno in posamično nanaša nanjo (sodba z dne 22. junija 2016, Whirlpool Europe/Komisija, T-118/13, EU:T:2016:365, točka 41).

- 26 V skladu z ustaljeno sodno prakso se lahko subjekti, ki niso naslovniki odločbe, sklicujejo na to, da se odločba nanje posamično nanaša, le če vpliva nanje zaradi nekaterih njihovih značilnosti ali zaradi dejanskega položaja, po katerem se razlikujejo od vseh drugih oseb in ki jih torej individualizira podobno kot samega naslovnika odločbe (sodbi z dne 15. julija 1963, Plaumann/Komisija, 25/62, EU:C:1963:17, str. 223, in z dne 21. decembra 2016, Komisija/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, točka 15).
- 27 V postopku nadzora nad državnimi pomočmi iz člena 108 PDEU je treba razlikovati med, prvič, fazo predhodne preučitve pomoči iz odstavka 3 tega člena, katere edini cilj je omogočiti Komisiji, da si oblikuje prvo mnenje o delni ali popolni združljivosti zadevne pomoči, in drugič, fazo preiskave iz odstavka 2 istega člena. Pogodba le v okviru zadnjenevedene faze, ki Komisiji omogoči, da se v celoti seznanji z vsemi podatki zadeve, določa obveznost Komisije, da pozove zadevne stranke k predložitvi pripomb (glej sodbo z dne 9. julija 2009, 3F/Komisija, C-319/07 P, EU:C:2009:435, točka 30 in navedena sodna praksa).
- 28 Če pa podjetje dvomi o utemeljenosti sklepa o presoji pomoči, sprejetega na podlagi člena 108(3) PDEU ali na koncu formalnega postopka preiskave, zgolj dejstvo, da ga je mogoče šteti za zadevno stranko v smislu odstavka 2 tega člena, ne more zadoščati za to, da se tožba razglasi za dopustno. Dokazati mora torej, da ima poseben status v smislu sodbe z dne 15. julija 1963, Plaumann/Komisija (25/62, EU:C:1963:17) (glej v tem smislu sklep z dne 10. novembra 2015, Compagnia Trasporti Pubblici in drugi/Komisija, T-187/15, neobjavljen, EU:T:2015:846, točka 18). To velja zlasti takrat, kadar bi pomoč, ki je predmet zadevnega sklepa, znatno vplivala na položaj podjetja na trgu (sodba z dne 22. junija 2016, Whirlpool Europe/Komisija, T-118/13, EU:T:2016:365, točka 44).
- 29 Glede tega je bilo poleg upravičenega podjetja tudi konkurenčnim podjetjem, ki so imela aktivno vlogo v tem postopku, priznано, da se sklep Komisije, s katerim se je končal formalni postopek preiskave na podlagi člena 108(2) PDEU glede ukrepa pomoči, nanje posamično nanaša, kadar je ukrep pomoči, ki je predmet sklepa, katerega razglasitev ničnosti se predlaga, bistveno vplival na njihov položaj na trgu. Podjetje se torej ne more opirati zgolj na svoj status konkurenta v razmerju do upravičenega podjetja, ampak mora, kot je bilo že navedeno, poleg tega ob upoštevanju stopnje svoje morebitne udeležbe v postopku in pomembnosti vplivanja na njegov položaj na trgu dokazati, da je v dejanskem položaju, ki ga individualizira podobno, kot bi ga položaj naslovnika takega sklepa (glej sklep z dne 7. marca 2013, UOP/Komisija, T-198/09, neobjavljen, EU:T:2013:105, točki 25 in 26 ter navedena sodna praksa; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 28. januarja 1986, Cofaz in drugi/Komisija, 169/84, EU:C:1986:42, točka 25, in sklep z dne 27. maja 2004, Deutsche Post in DHL/Komisija, T-358/02, EU:T:2004:159, točki 33 in 34).
- 30 Poleg tega je treba spomniti, da se pogoji za dopustnost tožbe presojujejo glede na trenutek vložitve tožbe, in sicer glede na trenutek vložitve tožbene vloge (sklep z dne 15. decembra 2010, Albertini in drugi ter Donnelly/Parlament, T-219/09 in T-326/09, EU:T:2010:519, točka 39, in sodba z dne 3. decembra 2014, Castelnou Energía/Komisija, T-57/11, EU:T:2014:1021, točka 34).
- 31 V obravnavani zadevi je treba ugotoviti, da tožeča stranka izpodbija nekatere ukrepe, ki jih je Komisija preučila v izpodbijanem sklepu. Na eni strani se postavlja pod vprašaj subvencija za naložbe za gradnjo terminala mp2, na drugi strani pa se izpodbijajo posebne stopnje potniških pristojbin za navedeni terminal in pogodba z družbo AMS, ki naj bi bile, obravnavane skupaj, državna pomoč za družbo AMS. Torej je treba preučiti procesno upravičenje tožeče stranke glede, prvič, subvencije za naložbe ter, drugič, navedenih stopenj in navedene pogodbe.

Subvencija za naložbe

- 32 Komisija meni, da med tožečo stranko in letališčem Marseille Provence, ki je upravičenec do pomoči, ni nobenega konkurenčnega odnosa, kar zadeva subvencijo za naložbe, ki je bila CCIMP dodeljena za gradnjo terminala mp2. Predvsem zatrjuje, da je ločeno analizirala navedeno subvencijo, dodeljeno CCIMP, in domnevne pomoči za tekoče poslovanje, ki jih je CCIMP dodelila letalskim prevoznikom. Trdi, da bi morala tožeča stranka v obravnavani zadevi dokazati, da je CCIMP to subvencijo dejansko prenesla na družbo Ryanair. Vendar naj ne bi bilo tako, ker v odločbi o dodelitvi te subvencije ni bil za CCIMP določen noben pogoj, da navedenemu letalskemu prevozniku omogoči dostop do prednostnih pogojev.
- 33 Dodatno, Komisija zatrjuje, da zaradi neobstoja konkurenčnega odnosa med letališčem, ki je bilo upravičeno do pomoči, in tožečo stranko ta nima pravnega interesa. Natančneje, razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa v zvezi s subvencijo za naložbe naj ji ne bi zagotovila nobene koristi.
- 34 Tožeča stranka trdi, da je bila družba Ryanair dejanski prejemnik subvencije za naložbe, ki je bila dodeljena CCIMP. Zatrjuje, da je iz odločbe o začetku postopka jasno razvidna neločljiva vez med subvencijami za naložbe, ki so bile dodeljene CCIMP in družbi Ryanair, ker je letališče Marseille Provence z navedeno subvencijo enemu od njenih neposrednih konkurentov lahko odobrilo umetno nizke cene. Natančneje, sklicuje se na točke 90, 91 in 275 obrazložitve navedene odločbe, da bi dokazala obstoj neločljive vezi med to subvencijo, ki jo je CCIMP prejela za gradnjo terminala mp2, in prednostjo, ki jo je družba Ryanair prejela kot uporabnica tega terminala. Trdi, da je v teh točkah predstavljen mehanizem, s katerim je CCIMP na družbo Ryanair prenesla gospodarske koristi te subvencije, ter jasno pojasnjena tesna povezava med zadevno subvencijo in gospodarsko prednostjo, ki naj bi jo dobila družba Ryanair. Po mnenju tožeče stranke je za ugotovitev dopustnosti tožbe dovolj dokazati, da je v zvezi z navedenim letališčem v konkurenčnem odnosu z družbo Ryanair.
- 35 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je bila subvencija za naložbe za gradnjo terminala mp2 dodeljena samo CCIMP, česar sicer stranki ne izpodbijata. Ugotoviti je treba tudi, da družba Ryanair v izpodbijanem sklepu ni bila imenovana kot upravičenec do pomoči za naložbe. Kot je iz navedenega sklepa večkrat razvidno, je Komisija CCIMP štela za edinega upravičenca do navedene subvencije.
- 36 Natančneje, Komisija je pogoje glede obstoja gospodarske dejavnosti in podjetja v obravnavani zadevi preučila samo v zvezi s CCIMP. Natančneje, v oddelku 6.1 izpodbijanega sklepa je ugotovila, da CCIMP upravlja letališče Marseille Provence in uporabnikom te infrastrukture zaračunava stroške.
- 37 Prav tako se je v oddelku 6.1.3 izpodbijanega sklepa obstoj selektivne prednosti presojal samo v zvezi s CCIMP. Komisija je v zvezi s tem menila, da „je s subvencijami za naložbe prednost dodeljena samo zbornici CCIMP v primerjavi z drugimi upravljavci letališča in drugimi podjetji v drugih sektorjih“.
- 38 Poleg tega se je merilo vpliva na konkurenco in trgovino v Skupnosti presojalo samo v zvezi s CCIMP. Komisija je v zvezi s tem ugotovila, da je „[z]bornica CCIMP [...] kot upravljavka letališča Marseille Provence v konkurenci z drugimi letališči na istem gravitacijskem območju v oddaljenosti manj kot 100 km ali 60 minut vožnje“. Dodala je tudi, da „obstaja konkurenca med upravljavci letališč, zadolženimi za njihovo upravljanje“, in da „zato lahko dodelitev pomoči zbornici CCIMP okrepi njen položaj na trgu“.
- 39 Glede na navedeno je torej treba preučiti, ali je družba Ryanair – kot trdi tožeča stranka in glede na dejanske okoliščine, predstavljene v postopku – imela posredne koristi od subvencije za naložbe za gradnjo terminala mp2.
- 40 V zvezi s tem, na prvem mestu, in v nasprotju s tem, kar zatrjuje tožeča stranka, iz odločbe o začetku postopka ni razvidno, da je med subvencijami za naložbe, dodeljenimi CCIMP in družbi Ryanair, obstajala neločljiva vez. Natančneje, kar zadeva točki 90 in 91 obrazložitve navedene odločbe, se je

Komisija sklicevala le na poročilo, ki ga je pripravila revizijska družba, ne da bi iz tega izpeljala lastne sklepe. Poleg tega v točki 275 obrazložitve navedene odločbe ni ugotovila, da so letalski prevozniki, ki uporabljajo terminal mp2, tudi prejemniki subvencije za naložbe, dodeljene CCIMP, temveč se je le spraševala o učinku morebitne nezdržljivosti pomoči za naložbe in o tem, ali potniške pristojbine, ki jih je uporabljala CCIMP, pomenijo pomoč.

- 41 Poleg tega je iz odločbe o začetku postopka razvidno, da družbi Ryanair ni bila dodeljena nobena prednost pri dostopu do terminala mp2 in njegovi uporabi. Navedeni terminal je bil namreč na voljo vsem zainteresiranim letalskim prevoznikom, ne da bi bil namenjen le enemu ali več določenim letalskim prevoznikom. V zvezi s tem točka 31 obrazložitve navedene odločbe napotuje na preambulo pravilnika o uporabi terminala mp2, objavljenega na internetu 18. julija 2006, ki med drugim določa, da je „[u]poraba [tega terminala] načeloma na voljo vsem letalskim prevoznikom, ki se zavežejo, da bodo upoštevali splošne pogoje uporabe tega terminala, opredeljene v [njegovih določbah]“. Ta element je poleg tega povzet v točki 291 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v kateri je Komisija ugotovila, da je „[p]o informacijah, ki jih je predložila [Francoska republika], in zlasti glede na pravilnik o uporabi [zadevnega] terminala [...] nova infrastruktura na voljo vsem morebitnim uporabnikom (podjetjem za zračni prevoz) enako in brez razlikovanja“.
- 42 Na drugem mestu, iz spisa je razvidno, da je tožeča stranka po razpisu za zbiranje predlogov, ki ga je leta 2004 objavila CCIMP in je bil namenjen letalskim prevoznikom, predložila prijavno dokumentacijo za terminal mp2. Natančneje, zanimala jo je letalska povezava med letališčem Marseille Provence in letališčem Paris-Orly (Francija), predlagala pa je 19 letov na dan od ponedeljka do petka, 14 letov v soboto in 18 letov v nedeljo. Vendar pogajanja med tožečo stranko in upravljavcem navedenega letališča pozneje niso bila uspešna, zlasti zaradi omejitve prometa na tem terminalu na lete od točke do točke in dejstva, da bi terminal lahko sprejemal le nacionalne lete in lete v Uniji. Ugotoviti je treba tudi, da ker skupni obseg ponudb, ki so jih predložili zainteresirani letalski prevozniki, ni presegal predvidene zmogljivosti, prevoznikov ni bilo treba izbrati. Tako je imel dostop do zadevnega terminala vsak letalski prevoznik, ki je izrazil zanimanje. Zato ne le da uporaba istega terminala ni bila namenjena določenemu letalskemu prevozniku in še zlasti družbi Ryanair, ampak bi lahko tudi tožeča stranka imela dostop do njega, če bi bila pogajanja z upravljavcem tega letališča uspešna.
- 43 Na tretjem mestu, v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, rešitve, ki jo je Splošno sodišče uporabilo v sodbi z dne 10. maja 2006, Air One/Komisija (T-395/04, EU:T:2006:123), ni mogoče prenesti na obravnavano zadevo. Navedena sodba se namreč nanaša na dejstvo, da Komisija ni sprejela odločbe na podlagi faze predhodne preučitve pomoči, tožeča stranka pa je s tožbo, vloženo v zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, hotela zaščititi svoje procesne pravice. Splošno sodišče je torej preučilo vprašanje, ali je tožečo stranko v navedeni zadevi mogoče šteti za zainteresirano stranko v smislu člena 88(2) ES (postal člen 108(2) PDEU) (sodba z dne 10. maja 2006, Air One/Komisija, T-395/04, EU:T:2006:123, točka 34). Nasprotno pa je bil v tej zadevi izpodbijani sklep sprejet po koncu formalnega postopka preiskave, namen tožeče stranke pa ni, da zaščiti svoje procesne pravice, temveč da izpodbija utemeljenost navedenega sklepa.
- 44 Glede na navedeno tožeča stranka ne more učinkovito trditi, da je bila družba Ryanair posredna prejemnica subvencije za naložbe za gradnjo terminala mp2. Iz tega sledi, da zaradi neobstoja konkurenčnega odnosa med CCIMP in tožečo stranko ta neutemeljeno trdi, da se izpodbijani sklep nanjo posamično nanaša, kar zadeva subvencijo za naložbe. Posledično je ta tožba v delu, ki se nanaša na to pomoč, nedopustna, zato ni treba preučiti trditve, ki jo je Komisija navedla dodatno in se nanaša na neobstoj pravnega interesa tožeče stranke v zvezi s tem.

Posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodba z družbo AMS

- 45 Komisija trdi, da se položaj tožeče stranke ne razlikuje od položaja drugih letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče Marseille Provence, in da se zato domnevna pomoč za letalske prevoznike nanjo ne nanaša posamično. Priznava, da je tožeča stranka v konkurenčnem odnosu z družbo Ryanair, vendar dodaja, da v skladu s sodno prakso obstoj takega odnosa z upravičencem do pomoči sam po sebi ni zadosten dokaz za to, da se lahko šteje, da gre za posamično nanašanje. V zvezi s tem opozarja, da je tožeča stranka le eden od številnih konkurentov družbe Ryanair, in ugotavlja, da čeprav ta letalski prevoznik opravlja lete na 29 od 41 destinacij, ki so na voljo na terminalu mp2, je neposredni konkurent družbe Ryanair le na zelo omejenih destinacijah s skromnim gospodarskim pomenom.
- 46 Poleg tega je Komisija, ko je bila vprašana na obravnavi, menila, da bi moralo Splošno sodišče analizirati učinek posebnih stopenj potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbe z družbo AMS na evropski skupni trg zračnega prometa ter, podredno, v okviru povezav z letališča Marseille Provence in nanj.
- 47 Tožeča stranka v bistvu trdi, da je v konkurenčnem odnosu z družbo Ryanair in da jo ukrepi, od katerih ima ta korist na letališču Marseille Provence, to je posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodba z družbo AMS, posebej zadevajo.
- 48 Natančneje, tožeča stranka zatrjuje, da je z družbo Ryanair eden od glavnih uporabnikov letališča Marseille Provence in da sta bila ta letalska prevoznika leta 2017 neposredna konkurenta za tri destinacije s tega letališča, to je za Brest (Francija), Nantes (Francija) in Ibizu (Španija). V zvezi s tem je, ko je bila vprašana na obravnavi, trdila, da na področju potniškega zračnega prometa v praksi odločanja organov, pristojnih za konkurenco, vsaka povezava, to je vsak par „kraj odhoda in destinacija“, pomeni upošteven trg.
- 49 Tožeča stranka je v repliki navedla, da je bil na povezavah, na katerih je neposredno konkurirala družbi Ryanair, med letoma 2014 in 2016 obseg prevoza zadnjenavedene družbe med 360.000 in 660.000 sedeži na leto, medtem ko je sama prepeljala med 530.000 in 660.000 potnikov na leto. Na obravnavi je pojasnila, da je leta 2018 v Marseille (Francija) in iz njega prepeljala 2,6 milijona potnikov in da je bilo približno 400.000 potnikov prepeljanih na direktnih letih z letališča Marseille Provence na letališče Lille (Francija) in letališče Lyon (Francija) ter v manjšem obsegu na letališče Brest, ki so destinacije, za katere tudi družba Ryanair ponuja lete z letališča Marseille Provence in nanj.
- 50 Kar zadeva povezave z letališča Marseille Provence in nanj, tožeča stranka trdi, da so v času dejanskega stanja terminal mp2 uporabljali samo štirje nizkocenovni prevozniki in da je družba Ryanair opravljala lete na 29 od 41 destinacij, ponujenih s tega terminala. Trdi, da je družba Ryanair plačevala umetno nizke pristojbine ter da sta, nasprotno, tožeča stranka in njena hčerinska družba HOP! plačevali previsoke pristojbine glede na svoje dejanske stroške. Meni, da je ta položaj družbi Ryanair omogočil, da je ponujala nižje cene od tistih, ki jih je ponujala družba HOP!, za lete na isti dan in na isto destinacijo. V zvezi s tem je predložila preglednico, iz katere je razvidno, da je vozovnica za let v Brest 4. julija 2017 stala 63,94 EUR pri družbi Ryanair in 105,25 EUR pri družbi HOP!, vozovnica za let v Nantes 3. julija 2017 pa je stala 30,28 EUR pri družbi Ryanair in 50,51 EUR pri družbi HOP!.
- 51 Dalje, tožeča stranka ugotavlja, da je morala med letoma 2013 in 2015 zaradi neposredne konkurence družbe Ryanair ukiniti letalske povezave z letališča Marseille Provence na letališča v Rimu (Italija), Düsseldorfu (Nemčija) in Bordeauxu (Francija). Poleg tega navaja, da je zaradi te konkurence leta 2016 svoje dejavnosti na sezonski povezavi Marseille–Brest omejila na šest tednov v juliju in avgustu. Z uporabo diagrama trdi, da se je njena dejavnost od točke do točke med letoma 2013 in 2017 zmanjšala za več kot 50 %, z izjemo letalskih povezav z letališča Marseille Provence na letališči v Parizu (Francija) in Amsterdamu (Nizozemska).

- 52 Tožeča stranka sklepa, da možnost družbe Ryanair, da zaradi subvencij, ki jih je letališče Marseille Provence prejelo za financiranje ureditve terminala mp2, in pomoči za tekoče poslovanje, ki naj bi jih prejela, ponuja umetno nizke cene za prevoz z navedenega terminala, pomeni izkrivljanje konkurence, ki je oslabilo njen položaj na zadevnem letališkem vozlišču.
- 53 Torej je treba preučiti, ali je na podlagi elementov, ki jih navaja tožeča stranka, mogoče ugotoviti, da so se ukrepi, ki jih je upravljavec letališča sprejel v zvezi s posebnimi stopnjami potniških pristojbin za terminal mp2, in pogodba z družbo AMS nanjo nanašali posamično.
- 54 Najprej, v zvezi z upoštevnim trgom, na katerem je treba analizirati učinek zadevnih ukrepov, je treba ugotoviti, da tudi če se na eni strani navedeni ukrepi nanašajo le na terminal mp2 ter če na drugi strani na letališču Marseille Provence tožeča stranka in družba Ryanair na splošno uporabljata terminala mp1 in mp2, destinacije, za katere lete opravljajo različni letalski prevozniki, ki uporabljajo navedeno letališče, niso *a priori* rezervirane za en ali drug terminal. Posledično in v nasprotju s tem, kar zatrjujeta primarno Komisija in tožeča stranka (točki 46 in 48 zgoraj), je treba učinek zadevnih ukrepov preučiti z vidika vseh povezav, ki se zagotavljajo s tega letališča in nanj, neodvisno od uporabljenega terminala.
- 55 Dalje, kot izhaja iz sodne prakse, navedene v točki 29 zgoraj, mora tožeča stranka dokazati, da ukrepi, ki so predmet izpodbijanega sklepa, znatno vplivajo na njen konkurenčni položaj na upoštevnem trgu.
- 56 Nazadnje, ugotoviti je treba, da se Splošnemu sodišču v fazi preizkusa dopustnosti ni treba dokončno izreči o konkurenčnih odnosih med tožečo stranko in družbo Ryanair. Prvonavedena mora le upošteveno navesti razloge, iz katerih bi ukrepi, ki so predmet izpodbijanega sklepa, lahko škodovali njenim legitimnim interesom in znatno vplivali na njen položaj na zadevnem trgu (glej v tem smislu sklep z dne 21. januarja 2011, Vtesse Networks/Komisija, T-54/07, neobjavljen, EU:T:2011:15, točka 98).
- 57 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da – kar zadeva pogoj znatnega vpliva na položaj tožeče stranke na upoštevnem trgu – med strankama ni sporno, da sta družba Ryanair in tožeča stranka konkurenčna letalska prevoznika. Vendar tudi ob predpostavki, da sta glavna uporabnika letališča Marseille Provence, tožeča stranka ni predložila elementov, iz katerih bi bilo mogoče sklepati, da so posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 ali pogodba AMS znatno vplivale na njen konkurenčni položaj na navedenem trgu.
- 58 Prvič, iz voznega reda letališča Marseille Provence za obdobje 2016–2018 je namreč razvidno, da je 36 letalskih prevoznikov, vključno z družbami Ryanair, Air France in HOP!, opravljalo lete s tega letališča in nanj, in sicer družbe 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 in Aigle Azur.
- 59 Poleg tega je iz voznega reda letališča Marseille Provence za obdobje 2016–2018 razvidno, da tožeča stranka in družba HOP! nista edina letalska prevoznika, ki sta bila „neposredna konkurenta“ družbe Ryanair, ki sta torej opravljala direktne lete brez vmesnega pristanka. Ta družba namreč neposredno konkurira 11 drugim letalskim prevoznikom, in sicer družbam Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea in Vueling Airlines.
- 60 Drugič, kot je razvidno iz primerjalne preglednice povezav skupine letalskih prevoznikov, katere del sta tožeča stranka in družba Ryanair, z letališča Marseille Provence in nanj, je leta 2016, ko je bila vložena ta tožba, navedena skupina, ki vključuje tožečo stranko in družbo HOP!, neposredno konkurirala

družbi Ryanair na treh povezavah, in sicer Marseille–Brest, Marseille–Nantes in Marseille–Lille. Med strankama tudi ni sporno, da je tožeča stranka neposredno konkurirala družbi Ryanair na teh treh povezavah.

- 61 Vendar tožeča stranka, ki ni bila edini letalski prevoznik, ki je družbi Ryanair konkuriral na teh treh povezavah, ni dokazala, da je bila, kar zadeva posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbo z družbo AMS, v položaju, po katerem se je razlikovala od drugih zadevnih konkurentov. Natančneje, družba Royal Air Maroc je bila konkurent družbe Ryanair za lete v Marakeš (Maroko), Oujdo (Maroko) in Rabat (Maroko), družba Vueling Airlines pa za lete v Malago (Španija), Palmo de Mallorco (Španija) in Rim. Zato sta bila zadnjenavedena letalska prevoznika v enakem konkurenčnem položaju glede na družbo Ryanair kot tožeča stranka. Poleg tega je skupina letalskih prevoznikov, katere del so družbe Vueling Airlines, British Airways in Iberia, neposredno konkurirala družbi Ryanair na petih povezavah, in sicer v London (Združeno kraljestvo), Madrid (Španija), Malago, Palmo de Mallorco in Rim, kar je dvakrat več od števila povezav, ki jih je zagotavljala skupina letalskih prevoznikov, katere del je tožeča stranka.
- 62 Tretjič, kar zadeva gospodarski pomen povezav, na katerih sta bili družba Ryanair in tožeča stranka neposredna konkurenta, je iz spisa razvidno, da je na povezavi Marseille–Nantes tožeča stranka opravljala do tri lete na dan. Tožeča stranka je leta 2016 svojo dejavnost na povezavi Marseille–Brest omejila na šest tednov v juliju in avgustu. Družba Ryanair pa je poleg tega, da je konkurirala tožeči stranki, neposredno konkurirala še drugim prevoznikom na drugih povezavah v mesta, večja od Nantesa in Bresta. V zvezi s tem, kot je ugotovila Komisija, je družba Ryanair glede Londona konkurirala družbi British Airways, ki je opravljala tri lete na dan na letališče London Heathrow (Združeno kraljestvo), in družbi EasyJet, ki je ponujala do tri lete na dan na letališče London Gatwick (Združeno kraljestvo) in tri lete na teden na letališče London Luton (Združeno kraljestvo).
- 63 Četrtoč, trditev tožeče stranke, da veliko izkrivljanje konkurence in v bistvu znaten vpliv na njen konkurenčni položaj na upoštevem trgu zaradi posebnih stopenj potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbe z družbo AMS dokazuje primerjava cen, ki sta jih družbi HOP! in Ryanair ponujali za lete z letališča Marseille Provence v Brest in Nantes, je treba zavrni. Čeprav navedena primerjava cen, ki jo je tožeča stranka opravila 29. marca 2017, kaže, da so bile cene, ki jih je ponujala družba Ryanair, precej nižje od cen tožeče stranke in njene hčerinske družbe, namreč primerjava cen, ki jo je Komisija predložila za datuma 27. julij 2017 in 31. julij 2017, kaže nasprotno. Vsekakor naj ob predpostavki, da so cene družbe Ryanair na splošno nižje od cen tožeče stranke na navedenih povezavah, to ne bi samo po sebi dokazovalo velikega izkrivljanja konkurence zaradi ravni letaliških pristojbin, ki jih je določil upravljavec navedenega letališča in so bile določene v navedeni pogodbi. Kot navaja Komisija, bi bile različne cene lahko posledica drugih dejavnikov, kot so višji ali nižji stroški poslovanja vsakega zadevnega letalskega prevoznika.
- 64 Petič, ker je v preglednici, ki jo je predložila tožeča stranka, ne da bi bil naveden kakršen koli vir, prikazano gibanje njene dejavnosti od točke do točke z letališča Marseille Provence in ponazorjeno več kot 50-odstotno zmanjšanje te dejavnosti med letoma 2013 in 2017, ta preglednica ne dokazuje znatnega vpliva posebnih stopenj potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbe z družbo AMS na njen konkurenčni položaj na upoštevem trgu. Najprej, tožeča stranka ni pojasnila elementov v zvezi z dejavnostjo prevoza od točke do točke, na katere se je oprla pri sestavljanju te preglednice. Dalje, kot priznava sama, v svojih ocenah ni upoštevala podatkov o očitno pomembnih povezavah, in sicer Marseille–Paris in Marseille–Amsterdam. Nazadnje, predložila ni nobenega posebnega podatka o vplivu njene neposredne konkurence z družbo Ryanair v izbranem obdobju na zmanjšanje njene dejavnosti od točke do točke.
- 65 V zvezi s tem, ker ima v obravnavani zadevi upoštevni trg razpršeno strukturo, za katero je značilna prisotnost večjega števila subjektov, ni mogoče preprosto predpostavljati, da je zmanjšanje dejavnosti od točke do točke tožeče stranke med letoma 2013 in 2017, kot naj bi bilo razvidno iz zgoraj navedene preglednice, izključno posledica posebnih stopenj potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbe

z družbo AMS, ob upoštevanju njenega konkuriranja družbi Ryanair na navedenem trgu. Res je, da od tožeče stranke ni mogoče zahtevati, naj dokaže, da je navedeno zmanjšanje izključno posledica navedenih ukrepov. Vendar bi morala vsaj predložiti elemente, ki dokazujejo, da so ob upoštevanju njenega neposrednega konkuriranja družbi Ryanair na povezavah Marseille–Brest, Marseille–Nantes in Marseille–Lille ti ukrepi imeli posledice za njen konkurenčni položaj na trgu, česar ni storila.

- 66 V zvezi s tem lahko v skladu s sodno prakso možni indici o znatnem vplivu na konkurenčni položaj na trgu zadevnega konkurenta zajemajo znatno znižanje prometa, nezanemarljive finančne izgube, znatno zmanjšanje tržnih deležev in izgubo priložnosti ustvariti dobiček, za katere mora konkurent dokazati, da so posledica dodelitve pomoči (glej v tem smislu sodbo z dne 22. decembra 2008, *British Aggregates/Komisija*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, točka 53). V obravnavani zadevi pa tožeča stranka ni predložila natančnih, številčnih in podrobnih ocen, s katerimi bi dokazala, da so bili tržni deleži, ki jih je družba Ryanair domnevno prevzela na upoštevnem trgu, posledica posebnih stopenj potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbe z družbo AMS. Enaka ugotovitev velja za trditve tožeče stranke, da je morala zaradi konkuriranja družbi Ryanair med letoma 2013 in 2015 ukiniti povezave Marseille–Rim, Marseille–Düsseldorf in Marseille–Bordeaux. Tožeča stranka namreč ni predložila nobenega natančnega elementa, s katerim bi lahko dokazala, da je bila ukinitvev zgoraj navedenih povezav posledica njenega neposrednega konkuriranja družbi Ryanair.
- 67 Poleg tega je treba v zvezi s tem ugotoviti, da je družba Aéroport Marseille Provence na obravnavi trdila – ne da bi ji tožeča stranka nasprotovala – da zlasti pri povezavah Marseille–Lille in Marseille–Nantes ni prišlo do upada prometa, temveč da je, nasprotno, tožeča stranka po prihodu družbe Ryanair na ti povezavi povečala število prepeljanih potnikov.
- 68 V teh okoliščinah sklicevanje tožeče stranke na to, da so posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodba z družbo AMS vplivale na njen konkurenčni položaj na upoštevnem trgu, ni podprto in iz njega ni mogoče ugotoviti obstoja posamičnega nanašanja. Natančneje, tudi če se zaradi takih ukrepov lahko, kot trdi tožeča stranka, omeji njena dejavnost na navedenem trgu, iz vsega navedenega izhaja, da ni navedla dovolj elementov, s katerimi bi se lahko dokazalo, da se njen položaj razlikuje od položaja drugih subjektov, ki so konkurenti družbe Ryanair na tem trgu, tako da bi lahko nanjo vplivali podobno kot na naslovnika navedenih ukrepov.
- 69 Glede na navedeno ob predpostavki, da na konkurenčni položaj tožeče stranke na upoštevnem trgu, ob upoštevanju njenega neposrednega konkuriranja družbi Ryanair, neposredno vplivajo posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodba z družbo AMS, ni bilo dokazano, da je tak vpliv znaten. Zato se navedeni ukrepi na tožečo stranko ne nanašajo posamično v smislu upoštevene sodne prakse.
- 70 Druge trditve tožeče stranke te ugotovitve ne omajajo.
- 71 Na prvem mestu, tožeča stranka opozarja na svojo dejavno udeležbo v postopku, ob koncu katerega je Komisija sprejela izpodbijani sklep. V zvezi s tem zatrjuje, da je vložila dve zaporedni pritožbi v zvezi z ukrepi državne pomoči, ki jih je izvajalo letališče Marseille Provence, pri čemer se sklicuje na negativne posledice, ki naj bi jih zadevni ukrepi imeli za njen položaj uporabnice tega letališča. Iz tega sklepa, da je izjemno dejavno sodelovala v postopku pred sprejetjem navedenega sklepa.
- 72 Vendar ni mogoče zgolj iz udeležbe tožeče stranke v upravnem postopku sklepati o tem, da ima procesno upravičenje (sklep z dne 7. marca 2013, *UOP/Komisija*, T-198/09, neobjavljen, EU:T:2013:105, točka 27, in sodba z dne 22. junija 2016, *Whirlpool Europe/Komisija*, T-118/13, EU:T:2016:365, točka 55), čeprav je imela pomembno vlogo v postopku, zlasti s tem, da je vložila pritožbo, ki je podlaga za izpodbijani sklep (glej v tem smislu sodbo z dne 9. julija 2009, *3F/Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, točki 94 in 95).

- 73 Na drugem mestu, tožeča stranka se sklicuje na intervju z izvršnim direktorjem družbe Ryanair, v katerem naj bi ta trdil, da je z njo v „konkurenčnem odnosu“. Osebna mnenja direktorja letalskega prevoznika, ki je upravičenec do pomoči, pa ne morejo zadostovati za dokaz znatnega vpliva na položaj njegovih konkurentov na zadevnem trgu. Poleg tega iz navedenega intervjuja ne izhaja, da je navedeni izvršni direktor tožeči stranki pripisal poseben konkurenčni položaj glede na družbo Ryanair. Natančneje, ta izvršni direktor trdi, da ima ta družba „vedno več konkurentov“ in da bodo morali „prevozniki, kot so [ona], Alitalia, Lufthansa, [...] slediti [težnji k nizkocenovnim storitvam]“. Zato ta izvršni direktor tožečo stranko šteje samo za enega od konkurentov svojega letalskega prevoznika.
- 74 Na tretjem mestu, tožeča stranka je predložila tržno raziskavo, ki jo je opravila septembra 2017. V tej raziskavi se je meril indeks HHI (Herfindahl-Hirschman Index), ki naj bi se na splošno štel za kazalnik intenzivnosti konkurence na trgu. Kar zadeva konkuriranje družbe Ryanair tožeči stranki, je v raziskavi izraženo mnenje, da zaradi številnih skupnih povezav rast družbe Ryanair neposredno vpliva na skupino letalskih prevoznikov, katere del je tožeča stranka. Glede na to raziskavo je leta 2016 družba Ryanair konkurirala navedeni skupini na desetih povezavah med francoskimi mesti in 37 povezavah med francoskim mestom in evropskim mestom zunaj Francije.
- 75 Čeprav je z zadevno tržno raziskavo mogoče dokazati konkurenčni odnos med tožečo stranko in družbo Ryanair, pa ta nikakor ne dokazuje, da na konkurenčni položaj tožeče stranke na upoštevem trgu znatno vplivajo posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodba z družbo AMS. Na eni strani, dejstvo, da glede na navedeno raziskavo „pogosto družba Ryanair ni edini akter na rutah, na katerih opravlja lete, [in da torej] izplačane subvencije lahko vplivajo na konkurenco“, je splošna trditev, ki ne individualizira položaja tožeče stranke glede na položaj drugih konkurentov družbe Ryanair na navedenem trgu. Na drugi strani trditev v poročilu, da „zaradi številnih skupnih povezav rast družbe Ryanair neposredno vpliva na [skupino letalskih prevoznikov, katere del je tožeča stranka]“, lahko dokazuje, da konkurenca družbe Ryanair neposredno vpliva na tožečo stranko, ne da bi sicer dokazovala, da zgoraj navedeni ukrepi nanjo znatno vplivajo v smislu upoštevne sodne prakse.
- 76 Na četrtem mestu, tožeča stranka se sklicuje na sodbo z dne 25. junija 1998, British Airways in drugi/Komisija (T-371/94 in T-394/94, EU:T:1998:140), v kateri je po njenem mnenju Splošno sodišče priznalo dopustnost tožb, ki sta ju med drugim letalska prevoznika British Airways in Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden vložila zoper odločbo Komisije, v kateri je ta po postopku formalne preiskave ugotovila, da je pomoč, ki so ji jo dodelili francoski organi, združljiva z notranjim trgov.
- 77 Splošno sodišče je v sodbi z dne 25. junija 1998, British Airways in drugi/Komisija (T-371/94 in T-394/94, EU:T:1998:140), ne da bi izrecno preizkusilo dopustnost tožb, ki je sicer Komisija ni izpodbijala, za nično razglasilo odločbo, zoper katero sta bili vloženi tožbi v zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba. V tej zadevi je šlo za veljavnost ukrepa povečanja kapitala tožeče stranke za več milijard francoskih frankov skupaj z načrtom prestrukturiranja tega letalskega prevoznika za ponovno vzpostavitev njegovega uspešnega gospodarskega in finančnega poslovanja.
- 78 Ta zadeva pa se nanaša na posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbo z družbo AMS. Zato se razlikuje od zadeve, v kateri je bila izdana sodba z dne 25. junija 1998, British Airways in drugi/Komisija (T-371/94 in T-394/94, EU:T:1998:140), tako glede predmeta izpodbijanih ukrepov kot glede njihovega obsega. Ta sodba se namreč na splošno nanaša na injekcijo zelo velikega zneska v kapital letalskega prevoznika, da bi se na splošno zagotovila njegova sposobnost preživetja v sektorju zračnega prevoza, medtem ko se ta zadeva nanaša izključno na dejavnost konkurenčnih letalskih prevoznikov na določenem letališču. Zato dejstvo, da je bila dopustnost implicitno priznana v zvezi s strukturno pomočjo v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba iz leta 1998, ne preprečuje drugačne presoje tega, da so na konkurenčni položaj tožeče stranke na upoštevem trgu znatno vplivale posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodba z družbo AMS.

- 79 Te ugotovitve ni mogoče ovreči s trditvijo tožeče stranke, da bi Splošno sodišče, če bi se ugotovila nedopustnost te tožbe, v teh dveh primerih uporabilo različen standard dopustnosti, kar bi pomenilo kršitev pravice do učinkovitega pravnega sredstva, zagotovljene s členom 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.
- 80 Dovolj je namreč opozoriti, da v skladu s sodno prakso pogoji za dopustnost ničnostne tožbe ne morejo odpasti zaradi razlage pravice do učinkovitega sodnega varstva s strani tožeče stranke. Zlasti glede področja, ki je predmet te tožbe, je bilo odločeno, da se posameznik, ki ga odločba Komisije na področju državnih pomoči ne zadeva neposredno in posamično ter čigar interesov zato državni ukrepi, ki so predmet te odločbe, eventualno ne prizadenejo, ne more sklicevati na pravico do sodnega varstva v zvezi s tako odločbo (glej v tem smislu sodbo z dne 22. novembra 2007, Sniace/Komisija, C-260/05 P, EU:C:2007:700, točki 64 in 65). Iz zgoraj navedenih elementov pa je razvidno, da v obravnavanem primeru ni izpolnjen eden od teh dveh pogojev, saj tožeča stranka ni dokazala, da se izpodbijani sklep nanjo posamično nanaša. Ob upoštevanju dejstva, da se ta zadeva in zadeva, v kateri je bila izdana sodba z dne 25. junija 1998, British Airways in drugi/Komisija (T-371/94 in T-394/94, EU:T:1998:140), ne nanašata na enake ali podobne ukrepe, tožeča stranka ne more utemeljeno trditi, da bi bila z zavrnjenjem te tožbe kot nedopustne kršena njena pravica do učinkovitega sodnega varstva.
- 81 Iz navedenega izhaja, da tožeča stranka ni dokazala, da je individualizirana glede na druge konkurente družbe Ryanair na upoštevnem trgu, kar zadeva posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodbo z družbo AMS.
- 82 V teh okoliščinah je treba to tožbo zavreči kot nedopustno.

Stroški

- 83 V skladu s členom 134(1) Poslovnika se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Ker tožeča stranka s predlogi ni uspela, ji je treba v skladu s predlogom Komisije naložiti plačilo stroškov.
- 84 V skladu s členom 138(3) Poslovnika lahko Splošno sodišče intervenientu, ki ni eden od subjektov iz odstavkov 1 in 2 navedenega člena, naloži, da nosi svoje stroške. V obravnavanem primeru intervenientke, ki so intervenirale v podporo Komisiji, nosijo svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (šesti razširjeni senat)

razsodilo:

- 1. Tožba se zavrže kot nedopustna.**
- 2. Družba Air France nosi svoje stroške in stroške, ki jih je priglasila Evropska komisija.**
- 3. Družbe Ryanair DAC, Airport Marketing Services Ltd in Aéroport Marseille Provence nosijo svoje stroške.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourggu, 11. julija 2019.

Sodni tajnik
E. Coulon

Predsednik
G. Berardis

Kazalo

Dejansko stanje	2
Postopek in predlogi strank	3
Pravo	4
Subvencija za naložbe	6
Posebne stopnje potniških pristojbin za terminal mp2 in pogodba z družbo AMS	8
Stroški	13