



## Határozatok Tára

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített hatodik tanács)

2018. december 13.\*

„Állami támogatások – A Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara által a Ryanairrel és leányvállalatával, az Airport Marketing Services-zel kötött megállapodás – Repülőtéri szolgáltatások – Marketingszolgáltatások – Az állami támogatást a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító és annak visszatéríttetését elrendelő határozat – Az állami támogatás fogalma – Az államnak való betudhatóság – Kereskedelmi és iparkamara – Előny – A magánbefektető kritériuma – Visszatéríttetés – Az Alapjogi Charta 41. cikke – Iratbetekintési jog – A meghallgatáshoz való jog”

A T-53/16. sz. ügyben,

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

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

(képviselik őket: G. Berrisch, E. Vahida, I.-G. Metaxas-Maranghidis ügyvédek és B. Byrne solicitor)

felpereseknek

az **Európai Bizottság** (képviselik: L. Flynn és S. Noë, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatja:

az **Európai Unió Tanácsa** (képviselik: S. Boelaert, S. Petrova és J. Kneale, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó fél,

a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited és az Airport Marketing Services Limited javára Franciaország által nyújtott SA.33961 (2012/C – korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i (EU) 2016/633 bizottsági határozat (HL 2016. L 113., 32. o.) részleges megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács),

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

hivatalvezető: P. Cullen tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2017. október 25-i tárgyalásra,

\* Az eljárás nyelve: angol.

meghozta a következő

## Ítéletet<sup>1</sup>

### I. A jogvita előzményei

#### A. A szóban forgó intézkedések

- 1 A felperesek, vagyis a Ryanair DAC, korábban Ryanair Ltd és az Airport Marketing Services Ltd (a továbbiakban: AMS) közül az előbbi írországi székhelyű légitársaság, amely napi rendszerességgel több mint 1800 légi járatot üzemeltet, összeköttetést biztosítva 31 európai és észak-afrikai ország 200 célállomása között, az utóbbi pedig a Ryanair olyan leányvállalata, amely stratégiai és marketingügyekben szolgál megoldásokkal, a tevékenységének legnagyobb részét pedig az teszi ki, hogy a Ryanair internetes oldalán reklámfelületeket értékesít.
- 2 A Francia Köztársaság tulajdonában álló Nîmes-Garons-i repülőtér a franciaországi Gard megyében található. A repülőtér kezdetben a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara (CCI) üzemeltette. 2006. február 1-jétől e repülőtér polgári részének kezeléséért, karbantartásáért, üzemeltetéséért és fejlesztéséért a syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes (a továbbiakban: SMAN) felel, amely közigazgatási szerv egyesíti a conseil départemental du Gard-t (Gard megyei tanácsa), a communauté d'agglomération Nîmes Métropole-t (Nîmes Métropole agglomerációs közösség) és a communauté d'agglomération du Grand Alès en Cévennes-t (Grand Alès en Cévennes agglomerációs közösség). A SMAN 2006. február 1. és 2006. december 31. között átmeneti jelleggel közszolgáltatási megbízás révén a kereskedelmi és iparkamarára bízta a repülőtér üzemeltetését. Ezt követően, egy pályázati eljárás után a SMAN úgy döntött, hogy ugyanezen repülőtér üzemeltetését 2007. január 1-jével egy közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodás révén a Veolia Transportnak adja alvállalkozásba, amelynek 100%-os tulajdonában álló leányvállalata, a Veolia Transport Aéroport Nîmes (a továbbiakban: VTAN) lépett a helyébe a megállapodás végrehajtása terén.
- 3 A Ryanair 2000 júniusában kezdte meg működését a nîmes-i repülőtéren. A kezdetben egy járat működtetése az említett repülőtér és London Stansted közötti négy járatra bővült.
- 4 E tekintetben a 2000. április 11-én Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara egy tízéves időtartamra szóló, repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést kötött a Ryanairrel, amellyel utóbbi kötelezettséget vállalt arra, hogy napi járatokat indít London Stansted repülőtér és a nîmes-i repülőtér között (a továbbiakban: 2000. évi szerződés).
- 5 A 2000. évi szerződést egy 2001 végi levélváltást és egy 2004. májusi levélváltást követően módosították, amelyek előírták a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara által a Ryanair részére teljesített kifizetések növelését további járatok kialakítása céljából. 2005. október 10-én az említett kereskedelmi és iparkamara egy új, ötéves kiinduló időtartamra szóló szerződést kötött a Ryanairrel, amellyel utóbbi vállalta bizonyos, a nîmes-i repülőtérre kiszolgáló légi járatok üzemeltetését. Ugyanezen a napon e kereskedelmi és iparkamara egy marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződést is kötött az AMS-sel, amely reklámszolgáltatásoknak a Ryanair internetes honlapján és levélben történő nyújtására vonatkozott, és amelynek ellentételezéséért a szóban forgó kereskedelmi és iparkamara éves díjat fizet.

<sup>1</sup> A jelen ítéletnek csak azok a pontjai kerülnek ismertetésre, amelyek közzétételét a Törvényszék hasznosnak tartja.

- 6 2007. január 2-án a VTAN repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést kötött a Ryanairrel, amely a forgalom növelésére ösztönző rendszere keretében utasonként hozzájárulást állapított meg számára, valamint marketingszolgáltatásokról szóló szerződést írt alá az AMS-szel, marketingszolgáltatások meghatározott összegért való igénybevételéről. E szerződések 2007. január 1-jétől október 31-ig voltak hatályban. 2007. augusztus 1-jén a VTAN és az AMS aláírta ez utóbbi szerződés módosítását, amelyben rögzítették, hogy a VTAN további hozzájárulást folyósít. 2007. november 1-jén ugyanezek a felek két új szerződést kötöttek a fent hivatkozott lejáró szerződések folytatása érdekében. A Ryanair és az AMS részére teljesített kifizetések nőttek. Hasonlóképpen, 2008. augusztus 27-én két új szerződés váltotta fel a korábbi szerződéses keretet, 2008. november 1-jétől kezdődő hatállyal, egy éves tartamra, amely két alkalommal meghosszabbítható. E szerződések közül az első tartalmazta többek között a Ryanair bizonyos, a nîmes-i repülőtérre kiszolgáló légi járatok üzemeltetésére vonatkozó kötelezettségvállalását, és egy, a forgalom fejlődésében való részesedésről szóló rendelkezést is. Két, 2009. augusztus 25-i módosítás meghosszabbította az említett szerződések végrehajtását 2011. december 31-ig. Végül ugyanezek a felek 2010. augusztus 18-án és 2010. november 30-án aláírták a szóban forgó szerződések közül a második szerződés módosításait is, amelyek növelték a VTAN hozzájárulását.

[omissis]

## II. Az eljárás és a felek kérelmei

- 24 A Törvényszék Hivatalához 2016. február 5-én benyújtott keresetlevelükkel a felperesek előterjesztették a jelen keresetet.
- 25 A Törvényszék Hivatalához 2016. március 2-án benyújtott külön iratban a felperesek pervezető intézkedés iránti kérelmet terjesztettek elő, amelyben azt kérték, hogy a Bizottság nyújtson be bizonyos dokumentumokat.
- 26 A Bizottság a megállapított határidőn belül benyújtotta észrevételeit.
- 27 A Törvényszék Hivatalához 2016. május 26-án benyújtott beadványával az Európai Unió Tanácsa beavatkozási kérelmet terjesztett elő a jelen eljárásban a Bizottság kérelmeinek támogatása végett. 2007. július 5-i határozatával a Törvényszék hatodik tanácsának elnöke e kérelemnek helyt adott.
- 28 A Törvényszék a 2017. június 21-i határozattal az ügyet a kibővített hatodik tanács elé utalta.
- 29 Az előadó bíró jelentése alapján a Törvényszék úgy határozott, hogy megnyitja az eljárás szóbeli szakaszát, felkérte a feleket, hogy ismertessék észrevételeiket a T-111/15. és T-165/15. sz. ügyek szóbeli szakasz lefolytatása érdekében történő esetleges egyesítéséről, és eljárási szabályzatának 89. cikke szerinti pervezető intézkedések keretében felhívta a feleket, hogy válaszoljanak bizonyos kérdésekre.
- 30 A Törvényszék kibővített hatodik tanácsának elnöke 2017. augusztus 28-i határozatával, a felek meghallgatását követően, az eljárási szabályzat 68. cikkének (1) bekezdése alapján az eljárás szóbeli szakaszának lefolytatása céljából egyesítette a T-111/15., a T-165/15. és a T-53/16. sz. ügyet.
- 31 A Törvényszék a 2017. október 26-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előadásait.
- 32 A felperesek azt kérik, hogy a Törvényszék:
- semmisítse meg a megtámadott határozat 1. és 4–6. cikkét;
  - a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

- 33 A Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:
- utasítsa el a keresetet;
  - a felpereseket kötelezze a költségek viselésére.

### III. A jogkérdésről

[omissis]

#### B. A második, a szóban forgó szerződések Francia Köztársaságnak való betudhatóságára vonatkozó jogalapról

[omissis]

##### *1. A Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara határozatainak Francia Köztársaságnak való betudhatóságára alapított kifogásról*

[omissis]

##### *b) Az indokolás állítólagos ellentmondásosságáról*

[omissis]

- 110 Következésképpen e kifogást el kell utasítani.

##### *2. A SMAN határozatainak Francia Köztársaságnak való betudhatóságára alapított kifogásról*

- 111 A felperesek előadják, hogy a Bizottság tévesen tudta be az államnak a SMAN határozatait. E tekintetben kijelentik, hogy a SMAN közigazgatási szerveket egyesít, és repülőtéri szolgáltatásokat nyújt a repülőtér társüzemeltetőjeként. Tekintettel arra, hogy a SMAN közigazgatási szerv, a Bizottságnak a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítélet (C-482/99, EU:C:2002:294) értelmében azt kellett volna megvizsgálnia, hogy az állami hatóságok is részt vettek-e a SMAN érdekükben hozott intézkedéseinek elfogadásában. Márpedig az említett ítéletet tévesen értelmezve a Bizottság a megtámadott határozat (573) preambulumbekzdésében az államnak való betudhatóságra vonatkozó következtetését egyetlen, a tulajdonon alapuló szervezeti kritériumra alapította, vagyis a SMAN tagok képviselőiből álló bizottságának összetételére. Ezenkívül a Bizottság az ezen ítéletből fakadó követelmények megsértésével elmulasztotta elvégezni annak több szempontú vizsgálatát, hogy az állami hatóságok miként vettek részt a SMAN határozatainak meghozatalában.
- 112 A felperesek úgy vélik, hogy a Bizottság által a megtámadott határozatban alkalmazott megközelítés azzal a következménnyel jár, hogy a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) megállapított kritériumokat nem lehet egyik állami szervek tulajdonában álló vállalkozásra sem alkalmazni, legyenek ezek akár központi, akár helyi szervek. Márpedig ezek a hatóságok létesíthetnek vállalkozást, és lehetnek annak egyedüli részvényesei, anélkül hogy az említett vállalkozás ennek következtében állami szervvé válna. Ez a megközelítés a rendszer szintjén ásná alá a jogi személy jogalanyiségének önállóságát, mivel nem léteznének állami tulajdonú társaságok.

- 113 Először rá kell mutatni, hogy a szóban forgó szerződés államnak való betudhatóságára vonatkozó elemzésében a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamarával kötött szerződésekkel kapcsolatban a Bizottság egyedül utóbbi állami hatóság jellegét veszi alapul, anélkül, hogy a SMAN-nak bármilyen szerepet is tulajdonítana. Következésképpen a felperesek kifogása hatástalan, amennyiben az e szerződések államnak való betudhatóságára vonatkozó elemzést vitatják. Ezzel szemben, ami a VTAN-nal kötött szerződéseket illeti, ki kell emelni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (277) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a VTAN felperesekkel szemben tanúsított üzletpolitikáját jelentős mértékben befolyásolta a SMAN által meghatározott keret, amely arra indította a VTAN-t, hogy eltérjen az üzletpolitikájában szabad, és a jövedelmezőség kilátásai által vezérelt repülőtér-üzemeltető rendes magatartásától. Elemzésében a Bizottság az említett határozat (299) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a VTAN-nal kötött szerződéseket a SMAN-nak, és a tág értelemben vett Francia Köztársaságnak tulajdoníthatónak kell tekinteni.
- 114 Következésképpen a jelen kifogást meg kell vizsgálni annyiban, amennyiben a felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévedett, amikor nem állapította meg, hogy a SMAN érdekében tett intézkedései – mivel a VTAN kereskedelmi politikájára gyakorolt befolyás számukra kedvező volt – a tág értelemben vett Francia Köztársaságnak tudható be.
- 115 E tekintetben először emlékeztetni kell arra az ítélkezési gyakorlatra, amely szerint a területi önkormányzati szervek vagy más, az államnál alacsonyabb szintű szervek által tett intézkedések a központi hatalmi szervek által tett intézkedésekkel azonos jogcímen az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, ha teljesülnek az e rendelkezésben meghatározott feltételek (lásd a fenti 85. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 116 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (26) és (572) preambulumbekzdésében is hangsúlyozta, hogy a SMAN állami szerv, amely három területi önkormányzatot, vagyis a conseil départemental du Gard-t, a communauté d'agglomération Nîmes Métropole-t és a communauté d'agglomération du Grand Alès en Cévennes-t egyesíti.
- 117 A Bizottság egyébként a megtámadott határozat (572) és (573) preambulumbekzdésében utalt arra, hogy a helyi önkormányzatok határozatait a tág értelemben vett államnak betudhatónak kell tekinteni, valamint, hogy ez a megállapítás kiterjesztéssel a helyi önkormányzatok SMAN-hoz hasonló társulásaira is érvényes.
- 118 Ezenkívül a Bizottság a megtámadott határozat (573) preambulumbekzdésében megjegyezte, hogy a SMAN-t kizárólag a területi önkormányzati tagok képviselőiből álló bizottság vezeti.
- 119 A Bizottság ebből a megtámadott határozat (573) preambulumbekzdésében arra következtet, hogy a SMAN valamennyi határozata az államnak tulajdonítható.
- 120 A fenti 85. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatra tekintettel e következtetésnek helyt kell adni.
- 121 E megállapítást nem cáfolja a felperesek azon érve, amely szerint a SMAN egy repülőtéri szolgáltatásokat nyújtó vállalkozás, valamint hogy ennél fogva a Bizottságnak a SMAN határozatait államnak való betudhatóságát a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) megállapított kritériumok alapján kellene értékelnie.
- 122 Ki kell emelni ugyanis, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (277) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a VTAN felperesekkel szemben tanúsított magatartását nem lehet a SMAN magatartásától függetlenül szemlélni, mivel az az állami szervek társulásaként koncesszióba adóként jár el a közszolgáltatási megbízás adása, illetve végrehajtása tekintetében, valamint többek között, hogy a VTAN felperesekkel szemben tanúsított üzletpolitikáját jelentős mértékben befolyásolta a SMAN által meghatározott keret.

- 123 Bár a SMAN a többi állami szervhez hasonlóan folytathat vállalkozási tevékenységeket, meg kell állapítani, hogy területi önkormányzatok olyan társulásának minősül, amely a jelen ügyben koncesszióba adóként jár el a közszolgáltatási megbízás során, és hogy ennek következtében az általa hozott intézkedéseket illetően az államnak való betudhatóságot nem lehet a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) kialakított megközelítés alapulvételével megállapítani.
- 124 Következésképpen a jelen kifogást el kell utasítani.

### **3. A VTAN határozatai államnak való betudhatóságára vonatkozó kifogásról**

- 125 A felperesek kifejtik, hogy egy VTAN-hoz hasonló magánvállalkozás határozatai általánosságban nem tudhatók be az államnak, különösen, ha az állam nem tulajdonosa az érintett vállalkozásnak. Mindazonáltal a Bizottság nem állapította meg, hogy a VTAN által elfogadott határozatok betudhatók az államnak. Ennélfogva az, hogy a SMAN egyszerűen egy közszolgáltatási megbízásra vonatkozó megállapodás útján gyakorolt befolyást a VTAN magatartására, e tekintetben nem elegendő. A SMAN egyébként következetesen tartózkodott attól, hogy befolyást gyakoroljon a VTAN felett a Ryanairrel folytatott tárgyalások során. Ezenkívül a felperesek szerint a VTAN szabadon lecserélhette volna a Ryanairt, és széles mozgástérrel rendelkezett a vele kötendő szerződések tárgyalása során.
- 126 A Bizottság vitatja a felperesek érveit.
- 127 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata alapján nem lehet különbséget tenni az esetek között a szerint, hogy a támogatást közvetlenül az állam vagy az állam által a támogatás kezelésére létrehozott vagy kijelölt állami vagy magántulajdonban lévő szervezet nyújtja-e. Az uniós jog szempontjából ugyanis nem engedhető meg, hogy az állami támogatásokra vonatkozó előírásokat már azzal is meg lehessen kerülni, hogy független intézményeket hoznak létre, amelyekre a támogatások kiosztását rábízják (lásd: 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítélet, C-482/99, EU:C:2002:294, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 128 Hasonlóképpen, az, hogy az állam a támogatások odaítélésére egy magánjogi szervet jelöl ki, önmagában nem elegendő ahhoz, hogy az e szerv által elfogadott intézkedéseket kivonja e szabályok alkalmazása alól.
- 129 Az intézkedés államnak betudhatóságára vonatkozó feltétellel összefüggésben azt kell megvizsgálni, hogy a hatóságok részt vettek-e ezen intézkedés meghozatalában (lásd: 2013. december 19-i Association Vent De Colère! és társai ítélet, C-262/12, EU:C:2013:851, 17. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy a Bizottság jogszerűen állapíthatta-e meg az államnak való betudhatóságra vonatkozó elemzése keretében, hogy a SMAN részt vett a VTAN és a felperesek közötti szerződések megkötésében.
- 130 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (278)–(299) preambulumbekkezdésében a SMAN e részvételére utaló számos körülményt azonosított.
- 131 Először, a Bizottság megállapította, hogy a SMAN és a Veolia Transport közötti, közszolgáltatási megbízásra vonatkozó megállapodás, amelynek végrehajtását a VTAN-ra bízták, utóbbira nemcsak a nîmes-i repülőtér kereskedelmi üzemeltetését ruházta, hanem megbízta a forgalom fejlesztésének feladatával is. Véleménye szerint ezért ez a közszolgáltatási megbízásra vonatkozó megállapodás megköti és befolyásolja a VTAN légitársaságokkal szemben követett üzletpolitikáját, annál is inkább, mivel a forgalom fejlesztése önmagában nem az üzletpolitikáját teljesen szabadon meghatározó magánrepülőtér-üzemeltető által követett végső cél. Az ilyen magánüzemeltető célja jövedelmezőségének maximalizálása, amely nem minden esetben egyeztethető össze a forgalom fejlesztésével (a megtámadott határozat (278)–(281) preambulumbekkezdése). Emellett megállapította,

hogyan a Veolia Transport pályázati felhívásra tett ajánlatát a SMAN által meghatározott forgalomfejlesztési cél, általánosabban pedig a helyi gazdasági fejlődés SMAN által követett célja vezérelte (az említett határozat (282)–(285) preambulumbekzdése). Másodszor, megállapította, hogy a Veolia Transport ajánlati eljárásban tett különböző nyilatkozatai megerősítik, hogy tudott arról, hogy a Ryanairrel fennálló üzleti kapcsolata hátrányosan hathat a nîmes-i repülőtér üzemeltetésének jövedelmezőségére, és hogy csak a SMAN forgalomfejlesztési céljaira tekintettel volt kész annak a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara által korábban megállapított feltételekhez hasonló feltételek mellett történő folytatására, mivel a SMAN-nal szemben a repülőtér irányításának odaítélése érdekében vállalt kötelezettségek és az átalány-hozzájárulás biztosították a koncesszió pénzügyi egyensúlyát (e határozat (287) preambulumbekzdése). Harmadszor, az üzemeltetéshez való átalány-hozzájárulással kapcsolatban megállapította, hogy a VTAN számára a koncesszió jövedelmezősége e hozzájáruláson alapul, hogy annak összegét egy előzetes költségvetés alapján számították ki, amely tartalmazta a szóban forgó szerződésekhez kapcsolódó költségeket és bevételeket, valamint hogy SMAN tehát oly módon kialakított hozzájárulást fizetett a VTAN részére, hogy lehetővé tegye a Ryanair tevékenységének folytatását, hasonló feltételek mellett, mint amelyek szerint e társaság akkor nyújtotta a nîmes-i repülőtérrel induló járatokkal kapcsolatos szolgáltatásait, amikor a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara üzemeltette a repülőtérrel. Egyebek mellett hangsúlyozta, hogy az átalány-hozzájárulás Ryanair tevékenységétől függő kiigazítása enyhítette a VTAN azon készletét, hogy olyan saját döntéseket hozzon, amelyek a Ryanair részéről a forgalom csökkentését válthatják ki (ugyanaz határozat (288), (289) és (291) preambulumbekzdése).

132 Meg kell állapítani, hogy a Bizottság a jogilag megkövetelt módon bizonyította, hogy – amint arra a megtámadott határozat (292) és (293) preambulumbekzdésében utal – a SMAN által az ajánlati eljárás, a SMAN és a Veolia Transport között kötött közszolgáltatási megbízásra vonatkozó megállapodásban rögzített célok, és az ott meghatározott átalány-hozzájárulás révén meghatározott keret kellően meghatározó befolyást gyakorolt a VTAN által a felperesek tekintetében tanúsított magatartásra ahhoz, hogy a szóban forgó szerződéseket az ítélkezési gyakorlat értelmében az államnak betudhatónak lehessen tekinteni. Ennélfogva el kell fogadni a Bizottság említett határozat (299) preambulumbekzdésében szereplő azon következtetését, amely szerint egyrészt az említett megállapodás, az ajánlati eljárás és az átalány-hozzájárulás feltételei, másrészt a VTAN által a felperesekkel között szerződések feltételei közötti okozati összefüggés elég erős annak alátámasztásához, hogy a SMAN egyértelműen részt vett a szóban forgó intézkedésekben, következésképpen ezen intézkedéseket a SMAN-nak kell betudni.

133 E következtetést a felperesek által előadott egyik érv sem cáfolhatja meg.

134 Először ugyanis a felperesek azt állítják, hogy a SMAN által a SMAN és a Veolia Transport között kötött közszolgáltatási megbízásra vonatkozó megállapodással a VTAN magatartására gyakorolt egyszerű befolyás nem egyenértékű az állami ellenőrzéssel, és nem teszi lehetővé az annak való betudhatóságot. Márpedig ez az állítás tévesen értelmezi a megtámadott határozatot, amely számos körülményt vett alapul annak megállapításához, hogy a SMAN meghatározó befolyást gyakorolt a VTAN felperesekkel kapcsolatban hozott döntéseire. A Bizottság tehát az említett határozatban az államnak való betudhatóság megállapítása érdekében nem annak igazolására szorítkozott, hogy az állam egyszerű befolyást gyakorol valamely vállalkozás magatartására.

135 Másodszor, a felperesek előadják, hogy a SMAN következetesen tartózkodott attól, hogy a Ryanairrel folytatott tárgyalások során a VTAN magatartását befolyásolja. Ez az érv mindazonáltal nem meggyőző. A megtámadott határozat (296) preambulumbekzdéséből az következik ugyanis, hogy az a pusztán tény, hogy a SMAN-nak megvolt rá a lehetősége, bizonyos befolyást biztosított neki, valamint hogy közbeavatkozhatott volna akkor, ha a VTAN olyan feltételeket próbált volna meg előírni a Ryanair számára, amely azt arra ösztönözhetné volna, hogy csökkentse forgalmát a nîmes-i repülőtérrel. Amint arra a Bizottság utal, a VTAN tisztában volt azzal, hogy a SMAN beavatkozhat, és minden oka megvolt arra, hogy ezt a körülményt saját, egyébként a SMAN által meghatározott keretbe illeszkedő döntéseinek meghozatala során figyelembe vegye.

- 136 Harmadszor, a felperesek előadják, hogy a VTAN széles mérlegelési mozgástérrel rendelkezett a velük kötendő szerződések tárgyalása során. E tekintetben ki kell emelni, hogy bár a Bizottság a megtámadott határozatban utal arra, hogy a SMAN és a Veolia Transport között kötött közszolgáltatási megbízásra vonatkozó megállapodás „teljes mozgásteret” biztosít a VTAN számára a légiforgalmi felhasználókkal kötendő szerződések megtárgyalása terén, azt is kijelenti ugyanakkor, hogy ez a mozgástér csak az említett megállapodás és a Veolia Transport által az ajánlati felhívásra válaszul tett kötelezettségvállalások által meghatározott általános keretben gyakorolható, amelyek alkalmasak a VTAN magatartásának jelentős mértékű megkötésére és befolyásolására. Meg kell egyébként jegyezni, hogy a VTAN-t a szerződések megtárgyalása terén megillető bizonyos kereskedelmi mozgástér ellenére (az említett határozat (292) és (299) preambulumbekzdése), a Bizottság a fenti 131. pontban felsorolt, összevágó körülmények alapján a jogilag megkövetelt módon bizonyította, hogy ez az általános keret ahhoz vezetett, hogy a SMAN által a VTAN felperesekkel fennálló kereskedelmi kapcsolataira gyakorolt befolyás kellően meghatározó ahhoz, hogy azt az államnak betudhatónak lehessen tekinteni. A felperesek nem szolgáltatottak semmilyen bizonyítékot, amely alátámasztaná, hogy a VTAN-t megillető kereskedelmi mozgástér fennállása kétségbe vonja a Bizottság ezen, betudhatóságra vonatkozó elemzését.
- 137 Negyedszer, a felperesek úgy vélik, hogy a megtámadott határozatból az következik, hogy a francia hatóságok megerősítették a VTAN szerződéskötési önállóságát. Mindazonáltal, amint arra a Bizottság helyesen utal, az említett határozat (92) preambulumbekzdése, amelyre a felperesek támaszkodnak, csak ismerteti a tagállam által a VTAN-on belüli döntéshozatali eljárást illetően szolgáltatott információkat, és e preambulumbekzdés nem a SMAN VTAN által kötött szerződések tartalmára gyakorolt befolyásáról szól.
- 138 Ötödször, a felperesek előadják, hogy a VTAN szabadon lecserélhette volna a Ryanairt, és hogy az ilyen típusú döntést semmilyen szankció nem sújtotta. Mindazonáltal, amint azt a Bizottság helyesen kijelenti, e körülmény nem lehet releváns a szóban forgó szerződések államnak való betudhatóságának kérdése szempontjából. A SMAN ugyanis a VTAN által választott másik fuvarozóval is elégedett lehetett volna. Ugyanakkor az ajánlati eljárással, a SMAN és a Veolia Transport között kötött közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodásban kikötött forgalomfejlesztési céllal, valamint az átalány-hozzájárulással a SMAN meghatározó befolyást gyakorolt a VTAN által a légitársaságok számára ajánlott feltételekre. Egyébként, amint azt a Bizottság helyesen hangsúlyozza, a Ryanair tevékenysége felváltásának a megtámadott határozat (411) preambulumbekzdésében említett lehetőségét csak hosszú távon vizsgálták, nem pedig azon időszakra vonatkozóan, amelyet az említett határozat lefed.
- 139 Hatodszor, a felperesek azt állítják, hogy semmilyen szankciót nem írtak elő arra az esetre, ha a VTAN nem teljesíti a SMAN-nal szemben vállalt kötelezettségeit, hacsak nem azt a kockázatot, hogy sérül a hírneve. Mindazonáltal ez az állítás a megtámadott határozat hibás olvasatán alapul. E határozat (286) preambulumbekzdése ugyanis semmilyen módon nem utal szankciókra, hanem megállapítja, hogy a VTAN felperesekkel szemben tanúsított magatartását alapvetően a SMAN által meghatározott forgalomfejlesztési cél befolyásolta. Ebben az összefüggésben a Bizottság az említett preambulumbekzdésben azt is megjegyezte, hogy a végül kiválasztott szolgáltató ajánlata szükségképpen köti az utóbbit a koncesszió teljes tartama alatt, mind jogi szinten, mind más szempontokból, és úgy vélte, hogy egy olyan vállalkozás, amely egy helyi önkormányzat által megszervezett ajánlati felhívásra válaszul célokat és kötelezettségvállalásokat fogalmaz meg, és amely ezt követően e célokkal és kötelezettségvállalásokkal ellentétesen jár el, azzal a kockázattal szembesül, hogy sérül a hírneve a helyi önkormányzatok előtt. Ebből arra következtet, hogy a Veolia Transport, amely 2007-ben próbálta megvetni a lábát a repülőtér-irányítás piacán, nem vállalt volna ilyen kockázatot.
- 140 Hetedszer és végső soron, ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a SMAN csak garanciát nyújtott a VTAN számára, hogy fedezzen bizonyos veszteségeket arra az esetre, ha a VTAN úgy döntött volna, hogy az „öröklött helyzetet” tartja fenn velük, ki kell emelni, hogy a Bizottság a



megtámadott határozat (278)–(299) preambulumbekzdésében nem csak a nîmes-i repülôtér egyensúlyának biztosítása érdekében nyújtott átalány-hozzájárulás alapján állapította meg a szóban forgó szerzôdések államnak való betudhatóságát, hanem számos olyan körülmény alapján is, mint többek között a forgalomfejlesztésre vonatkozó kötelezettségvállalás, amelyek hátrányosak lehetnek az említett repülôtér jövedelmezôségére, és csak pénzügyi ellentételezés nyújtása esetén váltak elfogadhatóvá.

- 141 Az eddig kifejtettek fényében tehát a jelen kifogást, következésképpen pedig a második jogalapot el kell utasítani.

**C. A harmadik, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének azáltal történô megsértésére alapított jogalapról, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a VTAN forrásai állami forrásoknak minôsülnek**

- 142 A felperesek elôadják, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy az állami források felhasználására vonatkozó feltétel teljesül. A SMAN által a VTAN részére fizetett átalány-hozzájárulás ugyanis az utóbbi felett gyakorolt ellenôrzéstôl függ, aki szabadon dönthetett annak felhasználásáról és arról, hogy nem továbbítja azt a felpereseknek. A VTAN forrásai tehát nem maradnak az ítélezési gyakorlat értelmében vett folyamatos állami ellenôrzés alatt.
- 143 E tekintetben emlékeztetni kell elôször arra, hogy ahhoz, hogy az elônyök az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében támogatásnak minôsüljenek, egyéb feltételek mellett többek között közvetlenül vagy közvetve állami forrásból kell származniuk (lásd ebben az értelemben: 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítélet, C-482/99, EU:C:2002:294, 24. pont; 2013. december 19-i Association Vent De Colère! és társai ítélet, C-262/12, EU:C:2013:851, 16. pont).
- 144 E tekintetben az állami forrásból történô beavatkozás fogalmának az a célja, hogy az a közvetlenül az állam által nyújtott elônyökhöz kívül az általa a támogatás kezelésére kijelölt vagy létrehozott köz- vagy magánszervezet által nyújtott elônyöket is magában foglalja (lásd: 2013. december 19-i Association Vent De Colère! és társai ítélet, C-262/12, EU:C:2013:851, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat).
- 145 A Bíróság továbbá kimondta, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése minden olyan pénzügyi eszközt magában foglal, amelyet a hatóságok ténylegesen felhasználhatnak vállalkozások támogatására, anélkül hogy jelentôsége lenne annak, hogy ezen eszközök állandó jelleggel az állam vagyonába tartoznak-e, vagy sem. Következésképpen, még ha a szóban forgó intézkedésnek megfelelő összegek nincsenek is állandó jelleggel az államkincstár birtokában, azon tény, hogy folyamatosan állami ellenôrzés alatt maradnak, és így a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak, elegendô ahhoz, hogy azok állami forrásoknak minôsüljenek (lásd: 2013. december 19-i Association Vent De Colère! és társai ítélet, C-262/12, EU:C:2013:851, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat).
- 146 Az a körülmény, hogy az érintett forrásokat a hatóságtól különbözô szervek kezelik, e tekintetben nem releváns (lásd ebben az értelemben: 1974. július 2-i Olaszország kontra Bizottság ítélet, 173/73, EU:C:1974:71, 35. pont).
- 147 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a SMAN átalány-hozzájárulás formájában állami forrásokat ruházott a VTAN-ra, amely egy repülôtér üzemeltetô magánvállalkozás.
- 148 Egyébiránt meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (298) preambulumbekzdésére utalva az említett határozat (300) preambulumbekzdésében rámutatott, hogy a nîmes-i repülôtér üzemeltetésének pénzügyi egyensúlya a SMAN által nyújtott átalány-hozzájáruláson alapult, amelynek összegét többek között a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és a felperesek között 2006-ban fennálló üzleti kapcsolat paraméterei

alapján határozták meg, tehát oly módon, amely lehetővé tette a Ryanair számára, hogy ugyanolyan feltételek mellett folytassa a nîmes-i repülőtérrel induló tevékenységét, mint amikor az említett kereskedelmi és iparkamara üzemeltette ezt a repülőteret. A Bizottság ugyanezen preambulumbekzdésben ebből azt a következtetést vonja le, hogy a felperesek részére e szerzödések által biztosított elönyöket tehát ezen átalány-hozzájárulás révén, következésképpen állami források révén finanszírozták.

- 149 A Bizottság többek között a megtámadott határozat (288) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a VTAN számára a koncesszió jövedelmezősége a SMAN által fizetett átalány-hozzájáruláson alapul, így tehát az utóbbi közvetlenül részt vesz a nîmes-i repülötér üzemeltetésének finanszírozásában. Kifejtette, hogy ezen, a SMAN által nyújtott támogatás fennállása bizonyítja a SMAN részéről a VTAN által a felperesekkel fenntartott üzleti kapcsolatokra gyakorolt befolyást, tekintettel arra, hogy e támogatás hiányában ugyanis valószínű, hogy egyetlen piaci szereplő sem fogadta volna el az említett repülötér üzemeltetését egy olyan koncesszió keretében, amelynek gazdasági modellje a forgalom fejlesztésére irányuló célon, illetve egy légitársasággal fenntartott olyan kapcsolatokon alapul, amelyek eredményeként a repülötér irányítása tekintetében negatív haszon áll elő. Úgy vélte, hogy a szóban forgó támogatás nyújtása tehát azon elemek közé tartozik, amelyek lehetővé tették a szerzödések felperesekkel való megkötését.
- 150 Ilyen feltételek mellett a fenti 145. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatban megállapított kritériumok teljesülnek. A megtámadott határozatból ugyanis az következik, hogy a SMAN oly módon kialakított hozzájárulást fizetett a VTAN részére, amely lehetővé tette a Ryanair tevékenységének folytatását, hasonló feltételek mellett, mint amikor a Nîmes-Uzès-Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara üzemeltette a repülötteret (lásd még az említett határozat (289) preambulumbekzdését), valamint hogy e hozzájárulás nélkül a VTAN viselte volna a felperesek részére a szerzödések alapján nyújtott elönyök terheit.
- 151 Az a körülmény, hogy a VTAN bizonyos mozgástérrel rendelkezett a felperesekkel kötendő szerzödéseinek megtárgyalása során, valamint hogy nem áll fenn mechanikus kapcsolat az átalány-hozzájárulás összege és a megtárgyalt szerzödések paraméterei között, nem írja felül azt, hogy kapcsolat áll fenn e hozzájárulás és azon elöny között, amelyben a felperesek részesültek. Meg kell állapítani ugyanis, hogy gazdasági értelemben a VTAN részére nyújtott átalány-hozzájárulás tette lehetővé a szerzödések felperesekkel való megkötését, valamint a VTAN számára azt, hogy ne ő viselje az e szerzödések alapján a felpereseknek nyújtott elönyök költségét. Ennélfogva ezek az elönyök a VTAN-nak fizetett átalány-hozzájárulásból származnak (lásd ebben az értelemben: 2000. szeptember 19-i Németország kontra Bizottság ítélet, C-156/98, EU:C:2000:467, 26 és 27. pont).
- 152 A fentiek összességére tekintettel a harmadik jogalapot el kell utasítani.

**D. A negyedik, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének által történő megsértésére alapított jogalapról, hogy a Bizottság nem bizonyította a szelektív elöny meglétét**

[omissis]

**2. Az összehasonlító elemzés jelen ügyben való mellözésére vonatkozó döntéssel kapcsolatos értékelési hibákra és a nem megfelelő indokolásra alapított második részről**

[omissis]

**b) Az összehasonlító elemzés jelen ügyben való mellőzése érdekében a megtámadott határozatban hivatkozott indokokra vonatkozó kifogásokról**

[omissis]

2) Az arra alapított kifogásról, hogy a Bizottság tévesen vélte úgy, hogy az összehasonlító elemzést a szóban forgó szerződések együttesének más, hasonló ügyletekkel való összevetésére kellene alapítani

3) Az arra alapított kifogásról, hogy a Bizottság tévesen vélte úgy, hogy a szóban forgó szerződések a többletbevételeket meghaladó többletköltségeket eredményeztek

4) Az arra alapított kifogásról, hogy a Bizottság tévesen vélte úgy, hogy a Ryanair által szolgáltatott bizonyítékok nem támasztják alá, hogy a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott repülőterek kellőképpen összehasonlíthatóak a nîmes-i repülőtérrel, valamint e tekintetben az indokolás hiányáról

226 A felperesek előadják, hogy a Bizottság tévesen állította, hogy a Ryanair nem bizonyította, hogy a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott öt repülőtér kellőképpen összehasonlítható a nîmes-i repülőtérrel. E tekintetben előadják egyrészt, hogy a Bizottság nem cáfolta meg sem a referencia-repülőterek „különös kiválasztását”, sem pedig az említett, további tanulmányokkal kiegészített tanulmányban szereplő részletes érveket. Ilyen körülmények között az, hogy a Bizottság elutasította a kiválasztás e tanulmányban szereplő kritériumait, nyilvánvaló értékelési hibának és az indokolás elégtelenségének minősül. Válaszukban a felperesek előadják, hogy azok az érvek, amelyekre a Bizottság a Törvényszék előtt annak érdekében hivatkozott, hogy kétségbe vonja a referencia-repülőterek 2012. szeptember 28-i tanulmányban szereplő kiválasztását, nem jelennek meg a megtámadott határozatban, és utólag nem orvosolhatják az elkövetett hibát, sem pedig az indokolás elégtelenségét. Másrészt előadják, hogy a Bizottság soha nem keresett meg magánrepülőteret vagy magán-piacszereplő által üzemeltetett repülőteret annak érdekében, hogy az általa alkalmazott árakról tudakozódjon, és következésképpen semmilyen erőfeszítést nem tett azért, hogy nyilvánvaló létezésük ellenére találjon egy referencia-repülőteret.

227 E tekintetben, ami az arra vonatkozó érveket illeti, hogy a Bizottság tévesen vélte úgy, hogy a Ryanair által szolgáltatott bizonyítékok nem támasztják alá, hogy a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott repülőterek kellőképpen összehasonlíthatók a nîmes-i repülőtérrel, rá kell mutatni – amint arra a Bizottság utal –, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződések figyelmen kívül hagyása már elegendő volt az említett tanulmányban alkalmazott módszer elutasításához (a megtámadott határozat (383) preambulumbekzdése). A magánbefektető kritériumának jelen ügyben való alkalmazása ugyanis megköveteli a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés és a megfelelő marketingszolgáltatásra vonatkozó szerződés valamennyi kombinációjának, amelyet mindig egyetlen ügyletnek kell tekinteni, együttes elemzését (lásd a fenti 207–212. pontot). Ennélfogva ezeket az érveket mint hatástalanokat el kell utasítani.

228 Egyébként az a körülmény, hogy a megtámadott határozat nem pontosítja a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott egyes repülőterek tekintetében azokat az indokokat, amelyek miatt azokat nem lehet referenciának tekinteni, önmagában nem teszi lehetővé az indokolás EUMSZ 296. cikk szerinti elégtelenségének megállapítását.

229 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 296. cikkben előírt indokolásnak a kérdéses aktus jellegéhez kell igazodnia, és abból világosan és egyértelműen ki kell tűnnie az aktust kibocsátó intézmény megfontolásainak, oly módon, hogy az érdekeltek megismerhessék a meghozott intézkedést alátámasztó körülményeket, illetve hogy az illetékes bíróság gyakorolhassa felülvizsgálati jogkörét. Az indokolási kötelezettséget az eset összes körülményeire, így különösen a jogi aktus tartalmára, a felhívott indokok jellegére, és a címzettek vagy

a jogi aktus által közvetlenül és személyükben érintett egyéb személyek magyarázathoz fűződő érdekére tekintettel kell vizsgálni. Nem szükséges, hogy az indokolás valamennyi jelentőséggel bíró tény- és jogkérdésre külön kitérjen, amennyiben azt, hogy valamely aktus indokolása megfelel-e a hivatkozott rendelkezés követelményeinek, nem pusztán a szövegére figyelemmel kell megítélni, hanem az összefüggéseire, valamint az érintett tárgyra vonatkozó jogszabályok összességére való tekintettel is (lásd: 1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 230 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozat (378) preambulumbekzdésében emlékeztetett azzal kapcsolatos kétségeire – amint azt a 2014. évi iránymutatásban is kifejtette –, hogy jelenleg megfelelő referenciaérték állapítható meg a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása céljából. Emellett az említett iránymutatás 60. pontjában felsorolt körülményekre utalva a Bizottság az említett határozat (384) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a Ryanair nem mutatta be, hogy az említett repülőterek megfelelően összehasonlíthatók-e az utasforgalom és a forgalom típusa, a repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje, a repülőtér közelében egy nagyobb város esetleges jelenléte, a vonzáskörzetben élő lakók száma, a környező terület gazdagsága, illetve az utasok vonzására képes, változatos földrajzi területek megléte alapján.
- 231 Kétségtelen, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság nem fejt ki részletesen azokat az indokokat, amelyek miatt nem fogadta el érvényes referenciaként a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott repülőtereket.
- 232 Mindazonáltal, ami a referencia-repülőterek meghatározását illeti, nem vitatható, hogy az az összetett műszaki értékelés területére tartozik. Mivel a megtámadott határozatból egyértelműen kitűnik a Bizottság által követett érvelés, amely lehetővé tette, hogy később az illetékes bíróság előtt vitassák annak megalapozottságát, túlzás volna az ezen érvelést alátámasztó minden egyes műszaki kérdés illetőleg számadat esetében a külön indokolás megkövetelése (lásd ebben az értelemben: 2008. július 1-jei Chronopost és La Poste kontra UFX és társai ítélet, C-341/06 P és C-342/06 P, EU:C:2008:375, 108. pont, 2017. április 27-i Germanwings kontra Bizottság ítélet, T-375/15, nem tették közzé, EU:T:2017:289, 45. pont; lásd még analógia útján: 2005. július 12-i Alliance for Natural Health és társai ítélet, C-154/04 és C-155/04, EU:C:2005:449., 134. pont).
- 233 Ennélfogva ahhoz, hogy a felperesek megérthessék a Bizottság által követett érvelést, nem tűnik szükségesnek a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott minden egyes repülőtér tekintetében megmagyarázni azokat az indokokat, amelyek miatt e repülőterek nem fogadhatók el.
- 234 A felperesek így vitatni tudták a Törvényszék előtt a 2012. szeptember 28-i tanulmányban referenciaként kiválasztott repülőterek Bizottság általi elutasítását.
- 235 Következésképpen az indokolás hiányára vonatkozó érveket el kell utasítani.
- 236 Ezenkívül a felperesek nem tudták bizonyítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el a referencia-repülőterek kiválasztásának módszerét illetően. E tekintetben előadják, hogy a Bizottság tévesen vélte úgy, hogy a Ryanair nem ajánlott olyan referencia-repülőtereket, amelyek között vannak a nîmes-i repülőtérrel kellőképpen összehasonlítható repülőterek is. Azt állítják, hogy a Ryanair által bemutatott 2012. szeptember 28-i tanulmány tartalmazza az olyan más repülőterekkel aláírt repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződésekben kikötött feltételek módszeres összehasonlítását, amelyek magántulajdonban vannak, amelyeket magánmódon üzemeltetnek vagy piacgazdasági befektetőként működtetnek, és amelyek több, a nîmes-i repülőtérrel közös jellemvonással rendelkeznek.
- 237 A Bizottság erre azt válaszolja, hogy ennek az állításnak ellentmond a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott repülőterek alapos vizsgálata.

- 238 A Bizottság e tekintetben a megbízható referencia-mutatók kiválasztásának kérdését illetően arra utalt, hogy először a bournemouth-i repülőtér egy jelentős részben állami tulajdonban álló szervhez tartozik, és 2012-ben veszteséges volt, másodsor, a prestwicki repülőtér veszteséges volt azt megelőzően, hogy magántulajdonosa át nem adta azt a skót kormánynak 2013 novemberében, harmadszor a maastrichti repülőtér 2004 óta jelentős állami támogatásban részesült, és 2013-ban köztulajdonba került, azt követően, hogy a holland államnak nyilvánvalóan meg kellett mentenie azt, negyedszer a knocki repülőtér, amely bár magántulajdonban volt, jelentős állami támogatásban részesült, vagyis 13 milliárd eurós tőkejuttatást kapott 1997 és 2012 között.
- 239 Másrészt, ami a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott repülőterek 2014. évi iránymutatás 60. pontja értelmében vett jellemzőit illeti, a Bizottság mindazonáltal kifejtette, hogy azok jelentős mértékben eltérnek a nîmes-i repülőtér jellemzőitől:
- a 2012. szeptember 28-i tanulmányból következik, hogy az egyes repülőterek teljes utasforgalma jelentősen eltért, és e különbség szembetűnőbb volt a Ryanairrel e repülőterekről utazó utasok számát illetően;
  - a grenoble-i repülőtér tevékenysége erőteljesen a téli szezonra koncentrálódik;
  - a maastrichti repülőtér jelentős teherszállítási tevékenységet végez;
  - az egyes repülőterekhez legközelebbi városok nagyon különböző méretűek; ennél fogva a nagyváros közelségére vonatkozó mutatót illetően a 2012. szeptember 28-i tanulmány Nîmes városát említette, a knocki repülőtérrel kapcsolatban pedig Sligo (Írország) városát, a távolságok azonban jelentősen eltérnek;
  - a repülőtér vonzáskörzetében lakók számára vonatkozó mutatót illetően a 2012. szeptember 28-i tanulmány egyedül egy 150 km-es sugarú körön belül található legnagyobb város népességére utal, nem pedig a repülőtér vonzáskörzetében lakók számára;
  - ami a környező terület jólétére vonatkozó mutatót illeti, a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott régiók referencia-mutatói nem tükrözik pontosan a szóban forgó repülőterek környező területeit, és a jólét lényegesen eltért az egyes régiókban;
  - a repülőtér vonzáskörzetére vonatkozó mutató nem jelenik meg a 2012. szeptember 28-i tanulmányban, legyen szó az induló vagy az érkező utasokról; márpedig a mediterrán tengerpart turisztikai vonzerejére tekintettel a nîmes-i repülőtér elsődlegesen az érkező utasokat vonzza, míg a prestwicki és a bournemouthi repülőterek az induló utasok számára kínálnak potenciális piacot.
- 240 Ebből következik, hogy e tényezők összessége alapján a Bizottság nyilvánvaló értékelési hiba elkövetése nélkül vélhette úgy, hogy a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott repülőterek nem kellőképpen összehasonlíthatók a nîmes-i repülőtérrel.
- 241 A felperesek által előterjesztett érvek nem tudják megkérdőjelezni ezt a megállapítást.
- 242 Először, ami azt az érvet illeti, amely szerint a bournemouthi repülőtér állami támogatások nélkül részesült kedvezményekben 2001 és 2011 között, ki kell emelni, hogy bár nem vitatott, hogy ez a körülmény releváns e repülőtér magatartásának piacgazdasági szereplő magatartásaként való azonosítása szempontjából, ez a repülőtér ugyanakkor egy közigazgatási szervhez tartozik.
- 243 Másodsor, a felperesek azon érvével kapcsolatban, amely szerint a prestwicki repülőtér nemcsak magántulajdonban állt, de 2000 és 2008 között bérbe is lehetett venni, meg kell állapítani, hogy bár e körülmények a piacgazdasági szereplő magatartása mellett szólnak, ezek nem vonják kétségbe a Bizottság által írásbeli beadványaiban és a tárgyaláson adott pontosítását, amely szerint ez a repülőtér

veszteségessé vált, és 2013-ban át kellett adni a skót államnak, ennél fogva nem minősül megfelelő referenciának a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása céljából (lásd a megtámadott határozat (378) preambulumbekzdését).

- 244 Harmadszor, a felperesek azon érvével kapcsolatban, amely szerint egyrészt a Ryanair 2006 és 2009 között a nyári szezonban több, a grenoble-i repülőtérre érkező és onnan induló járatot üzemeltetett, másrészt pedig ezt a repülőteret egy magán-piaciszereplő üzemeltette, amely a repülőteri szolgáltatásokért a referencia-repülőterek közül a legmagasabb díjat szabta, meg kell állapítani, hogy jóllehet a Ryanair a téli szezonon kívül is üzemeltetett járatokat, úgy tűnik, hogy e tevékenységek nem eredményezték e szolgáltatások egész évben való fenntartását. E tekintetben a felperesek érve nem mond ellent a Bizottság azon megállapításának, amely szerint a grenoble-i repülőtér tevékenysége erőteljesen a téli szezonra összpontosult, amely különbözik a nîmes-i repülőtér helyzetétől, ahol a Ryanair legalább néhány napi járatot biztosított az egész év folyamán, amint az a megtámadott határozatból következik.
- 245 Negyedszer, a felperesek azon érvével kapcsolatban, amely szerint a Bizottság által szolgáltatott információk alapján a knocki repülőtér részére nyújtott tőkejuttatás a 2002 és 2012 közötti időszakban e repülőtér eszközeinek mindössze 6%-t tette ki, meg kell jegyezni, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hiba elkövetése nélkül tekinthette úgy, hogy egy ilyen mértékű állami támogatás juttatása releváns körülmény e repülőtér referenciaként való megfelelésének értékelése szempontjából.
- 246 Ötödször, a felperesek azon érvével kapcsolatban, amely szerint a referencia-repülőterek közül a teljes forgalomra vagy a Ryanair forgalmára vonatkozó mutató szempontjából négy repülőtér a nîmes-i repülőtérhez hasonló, meg kell állapítani, amint arra Bizottság rámutat, hogy a 2012. szeptember 28-i tanulmányban szereplő számok azt mutatják, hogy e repülőterek teljes utasforgalma és a Ryanair e repülőterekhez köthető forgalma a nîmes-i repülőtérhez képest az egyes repülőtereket illetően jelentősen eltért egymástól. Ennél fogva az említett tanulmányból az következik, hogy jelentős különbségek vannak a nîmes-i repülőtér forgalma és a prestwicki (az érintett időszak egészét nézve), a bournemouth-i és a knocki (az érintett időszak utolsó részét tekintve) repülőtér forgalma között.
- 247 Hasonlóképpen, a felperesek azon érvével kapcsolatban, amely szerint a 2012. szeptember 28-i tanulmány a környező terület jólétére vonatkozó mutatóval kapcsolatban az egy főre jutó éves hazai termék összehasonlításához a knocki repülőtér tekintetében regionális adatokat ismertetett, míg a havi jövedelemre vonatkozó becslés egész Írországra vonatkozott, meg kell állapítani, hogy ez az érv nem tudja megcáfolni a Bizottság egyes más mutatókat érintő megállapításait.
- 248 Következésképpen a fenti 242. és 243. pontban tett kijelentések ellenére meg kell állapítani, hogy a hiteles referencia-mutatókra és a megtámadott határozat (365) preambulumbekzdésében hivatkozott különböző mutatókra tekintettel a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát, amikor elutasította a 2012. szeptember 28-i tanulmányban referenciának javasolt repülőterek körét.
- 249 Ami a felperesek arra vonatkozó érvét illeti, hogy a Bizottság nem tett erőfeszítéseket annak érdekében, hogy a magántulajdonban lévő vagy magánmódon üzemeltetett repülőterekről tájékozódjon a referencia-mutatókkal kapcsolatban, rá kell mutatni, hogy ez a kifogás a Bizottság azon vizsgálati kötelezettségének terjedelmére vonatkozik, amikor a piacgazdasági szereplő teszt szóban forgó szerződésekre való alkalmazására kéri fel.
- 250 Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, a magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a Bizottság valamely intézkedés értékelése során köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit figyelembe venni (lásd ebben az értelemben: 2008. december 17-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. pont).

- 251 E tekintetben relevánsnak kell tekinteni minden olyan információt, amely nem elhanyagolható módon befolyásolhatja a megfelelően körültekintő és gondos, az érintett tagállam helyzetéhez lehető legközelebbi helyzetben lévő magán piacgazdasági szereplő döntéshozatali folyamatát (lásd analógia útján: 2017. szeptember 20-i Bizottság kontra Frucona Košice ítélet, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 60. pont).
- 252 Emlékeztetni kell arra is, hogy az uniós bíróságnak az állami támogatással kapcsolatos határozat jogszerűségét azon információk alapján kell megítélnie, amelyek a határozat meghozatalakor a Bizottság rendelkezésére állhattak (2017. szeptember 20-i Bizottság kontra Frucona Košice ítélet, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 70. pont).
- 253 Márpedig azok az információk, amelyek a Bizottság „rendelkezésére állhattak”, magukban foglalják azokat az információkat, amelyek relevánsnak tűntek a fenti 251. pontban felidézett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően elvégzendő értékeléshez, és amelyek benyújtását kérhette volna a Bizottság a közigazgatási eljárás során (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 20-i Bizottság kontra Frucona Košice ítélet, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 71. pont).
- 254 A jelen ügyben először rá kell mutatni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (378) preambulumbekzdésében emlékeztetett arra vonatkozó kétségeire, amint azt a 2014. évi iránymutatásban is kifejtette, hogy jelenleg megfelelő referenciaérték állapítható meg a repülőtér által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása céljából. Márpedig a Bizottság többek között az említett iránymutatás 56–58. pontjában arra hivatkozik, hogy a legtöbb uniós repülőtér állami finanszírozásban részesül, hogy a hatóságok az állami tulajdonban álló repülőtereket hagyományosan a helyi fejlesztést elősegítő infrastruktúrának tekintették, és nem olyan vállalkozásoknak, amelyek a piaci szabályok szerint működnek, hogy az állami tulajdonban álló repülőtér által felszámolt díjak ezért általában nem a piaci megfontolásokkal összhangban kerülnek meghatározásra, hanem elsősorban a szociális vagy regionális szempontoknak megfelelően, valamint hogy a magántulajdonban álló repülőtér által felszámolt díjak összegét lényegesen befolyásolhatják az állami finanszírozásban részesülő repülőtér által felszámolt díjak. Ennélfogva, még ha nem is zárható ki, hogy található elegendő számú megfelelő referencia-repülőtér, amint arra a Bizottság a tárgyaláson utalt, úgy vélte, hogy a 2014. évi iránymutatás 61. pontjával összhangban a szóban forgó szerződések elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségesség vizsgálata.
- 255 Másodszor, emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban az összehasonlító elemzés figyelmen kívül hagyását igazoló megfontolásokként utalt a repülőtér költségei és bevételei szerkezetének különbségére, és a repülőtér közötti ügyletek gyenge összehasonlíthatóságára (a megtámadott határozat (362) és (363) preambulumbekzdése).
- 256 Harmadszor, rá kell mutatni, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban felkérte az érintett feleket, hogy terjesszék elő észrevételeiket, és az említett határozatban ezt megelőzően utalt arra, hogy a francia hatóságok nem közöltek semmilyen referenciaértéket, amely lehetővé tette volna annak értékelését, hogy a Ryanair által fizetett ár rendes piaci árnak felel-e meg.
- 257 Ennélfogva a közigazgatási eljárásban a Ryanair benyújtotta a 2012. szeptember 28-i tanulmányt, amely ismerteti a referenciaként figyelembe vehető repülőtér egy csoportját.
- 258 Egy, a Törvényszék által a tárgyaláson feltett kérdésre válaszolva a Bizottság elmagyarázta, hogy még ha a 2014. évi iránymutatás elő is írja az összehasonlító elemzés lehetőségét, az ügy irataiban szereplő bizonyítékok nem teszik lehetővé egy ilyen elemzés jelen ügy szempontjából hasznos módon történő elvégzését.

- 259 Negyedszer, amint arra a Bizottság a repülőtéri szolgáltatások díjának értékelésével összefüggésben utal, nem csak a nyilvánosságra hozott díjakat, hanem azokat a változatos visszatérítéseket, amelyekben az egyes légitársaságokkal megállapodtak, valamint az összes, marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződést is figyelembe kell venni. Általánosságban ezen utóbbi információk bizalmasak, és azokhoz a Bizottság nem férhet hozzá szabadon.
- 260 Ilyen feltételek mellett a Bizottság nem követett el hibát, amikor úgy döntött, hogy a jelen ügyben inkább a többletnyereségességi elemzést végzi el az összehasonlító elemzés helyett, anélkül, hogy eljárása során közelebbről megvizsgált volna magánrepülőtereket vagy magánmódon üzemeltetett repülőtereket a nîmes-i repülőtérrel esetlegesen kellőképpen összehasonlítható repülőterek azonosítása, valamint az ugyanezen repülőtereken megvalósuló összehasonlítható ügyletek felkutatása céljából.
- 261 A fentiek összességére tekintettel a felperesek arra alapított kifogását tehát, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a Ryanair által szolgáltatott bizonyítékok nem támasztják alá, hogy a 2012. szeptember 28-i tanulmányban kiválasztott repülőterek kellőképpen összehasonlíthatók a nîmes-i repülőtérrel, és ezt az állítását nem indokolta, el kell utasítani.

*5) Az arra alapított kifogásról, hogy a Bizottság elmulasztott „közös” összehasonlító elemzést végezni*

- 262 A felperesek előadják, hogy még ha feltételezhető is, hogy az AMS-nek a marketingszolgáltatások címén teljesített kifizetéseket le kellett volna vonni a Ryanair által fizetett repülőtéri díjakból az összehasonlító elemzéshez, a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el azzal, hogy nem végzett el ilyen „közös” elemzést. Benyújtják a gazdasági tanácsadójuk által összeállított, hasonló elemzést tartalmazó 2016. február 2-i tanulmányt, amely szerint a Ryanair által a nîmes-i repülőtérnek fizetett nettó díjak az AMS által a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződések keretében kapott kifizetéseket figyelembe véve magasabbak voltak, mint a referencia-repülőtereken akár utasonként, akár járatonként fizetett átlagos nettó díjak.
- 263 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ítélezési gyakorlat szerint nem kifogásolható a Bizottsággal szemben, hogy nem vett figyelembe olyan esetleges ténybeli vagy jogi elemeket, amelyeket közölni lehetett volna vele a közigazgatási eljárás során, de nem adták elő azokat, mivel a Bizottság nem köteles annak hivatalból és feltételezések alapján történő vizsgálatára, hogy milyen tényeket lehetett volna közölni vele (1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 60. pont; 2004. január 14-i Fleuren Compost kontra Bizottság ítélet, T-109/01, EU:T:2004:4, 49. pont). Ezenkívül, az ítélezési gyakorlat szerint az állami támogatással kapcsolatos határozat jogszerűségét azon információk alapján kell megítélnie az uniós bíróságnak, amelyek a határozat meghozatalakor a Bizottság rendelkezésére álltak (lásd a fenti 252. pontot).
- 264 Mindazonáltal a Bizottság köteles a kifogásolt intézkedések vizsgálatára irányuló eljárást alaposan és pártatlanul lefolytatni abból a célból, hogy a végleges határozat meghozatala során a lehető legteljesebb körű és legmegbízhatóbb információk álljanak rendelkezésére (2010. szeptember 2-i Bizottság kontra Scott ítélet, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 90. pont; 2016. március 16-i Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, T-103/14, EU:T:2016:152, 141. pont).
- 265 A jelen ügyben emlékeztetni kell arra, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság utalt arra, hogy e szakaszban úgy véli, hogy a magánbefektető kritériumának alkalmazása szempontjából együttesen kell értékelni a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződést és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződést.
- 266 A felperesek ugyanakkor a marketingszolgáltatásokra vonatkozó kifizetésekkel csökkentett nettó repülőtéri díjak közös, gazdasági tanácsadójuk által a 2016. február 2-i tanulmányban elvégzett összehasonlító elemzésére hivatkoznak, amelyet először csak a Törvényszékhez nyújtottak be. Következésképpen nem róható fel a Bizottságnak, hogy azt nem vette figyelembe.



- 267 Ezenkívül a fenti 254–260. pontban kifejtett okokból a jelen ügyben a Bizottságnak nem kellett egyéb intézkedéseket tennie, hogy a közös összehasonlító elemzés elvégzése érdekében adatokat szerezzen be.
- 268 Ennélfogva a felperesek arra alapított kifogását, hogy a Bizottság tévesen elmulasztotta elvégezni a „közös” összehasonlító elemzést, el kell utasítani.

[omissis]

**3. A harmadik, a többletnyereségességi elemzéssel kapcsolatos nyilvánvaló értékelési hibára és elégtelen indoklásra alapított részről**

[omissis]

**b) A nîmes-i repülőtér vezetőinek a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződés megkötésére irányuló döntését megalapozó indokokkal kapcsolatos kifogásról**

**c) Az arra vonatkozó kifogásról, hogy nem vették figyelembe azt a lehetőséget, hogy a marketingszolgáltatások egy részét közérdekből meg lehetett volna venni**

**d) Arra a téves állításra vonatkozó kifogásról, amely szerint a SMAN és a VTAN egyetlen egységet képeznek**

- 372 A felperesek előadják, hogy a Bizottság tévedett, amikor megállapította, hogy a VTAN és a SMAN a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása szempontjából egyetlen egységet képeznek. Azzal, hogy úgy határozott, hogy a tulajdonviszony nem szükséges feltétel, valamint hogy elegendő az e két szerv között fennálló más jellegű gazdasági kapcsolat, a Bizottság tévesen értelmezte az ítélkezési gyakorlatot, és nyilvánvaló értékelési hibát követett el.
- 373 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy megállapítást nyert, hogy a magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet egészében kell figyelembe venni annak megvizsgálásakor, hogy a közjogi jogalany és az általa ellenőrzött jogalany együtt racionális piacgazdasági szereplőként jártak-e el. A Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során ugyanis köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit figyelembe venni, ideértve a vitatott intézkedésekkel támogatást nyújtó hatóság vagy hatóságok helyzetére vonatkozó releváns elemeket is (lásd: 2008. december 17-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 374 A jelen ügyben bár nem állt fenn tulajdonosi kapcsolat a SMAN és a VTAN között, a Bizottság mindazonáltal a megtámadott határozat (277)–(299) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a SMAN meghatározó befolyást gyakorolt a VTAN felperesek tekintetében hozott döntéseire.
- 375 Ilyen körülmények között meg kell állapítani, hogy a Bizottság helyesen tekintette úgy, hogy kellően szoros gazdasági kapcsolat állt fenn a SMAN és a VTAN között ahhoz, hogy a felperesekkel való viszonyukban tanúsított magatartásaikat együttesen értékeljék a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása szempontjából (a megtámadott határozat (307)–(309) preambulumbekzdése).
- 376 Következésképpen a felperesek arra alapított kifogását, hogy téves az az állítás, amely szerint a SMAN és a VTAN egyetlen egységet képez, el kell utasítani.

**f) A nîmes-i repülőtér Ryanairrel fennálló viszonyából származó szélesebb körű előnyök figyelembevételének elutasítására vonatkozó kifogásról**

[omissis]

**g) A nîmes-i repülőtér által közölt adatok ellenőrzésének és a jól irányított repülőtérrel való összehasonlításnak az elmulasztására vonatkozó kifogásról**

- 415 A felperesek előadják, hogy a Bizottság tévesen nem ellenőrizte a nîmes-i repülőtér által közölt költségadatokat, és azokat nem vetette össze a jól irányított repülőtérre vonatkozó tipikus adatokkal. A jelen ügyben a nîmes-i repülőtér üzemeltetésének többletköltségei, amint azokra a Bizottság a megtámadott határozatban utal, jelentősen meghaladják az egyéb ügyekben felmerülő költségeket, ennél fogva ez utóbbi repülőteret egyáltalán nem hatékonyan irányítják. Következésképpen ezek a költségek nem felelnek meg azoknak a piaci költségeknek, amelyeket egy hatékonyan irányított repülőtér visel, és így nem szolgálhatnak referenciaértékként annak értékeléséhez, hogy a Ryanair részesült-e olyan előnyben, amelyben egy piacgazdasági szereplőtől nem részesült volna.
- 416 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ítélezési gyakorlat szerint a Bizottságnak azt kell értékelnie, hogy az érintett közjogi jogalanyhoz lehető legközelebbi helyzetben lévő, észszerűen gondolkodó piacgazdasági szereplő megtehetette-e volna a szóban forgó intézkedést (lásd ebben az értelemben: 2012. június 5-i Bizottság kontra EDF ítélet, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 84. pont). Ennélfogva azon közjogi jogalany költségeinek és bevételeinek szerkezetét kell figyelembe venni, amelynek magatartását a piacgazdasági szereplő magatartásához hasonlítják.
- 417 A jelen ügyben ebből az következik, hogy a felperesek állításával ellentétben a Bizottságnak a jelen ügyben a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásának keretében nem kell vizsgálnia, hogy a működési többletköltségek és a nîmes-i repülőtér nem a repülési tevékenységből származó bevételei megfelelnek-e egy átlagos repülőtér vagy egy jól és hatékonyan irányított repülőtér költségeinek és bevételeinek. Ennélfogva a Bizottság nem követett el hibát, amikor elfogadta a nîmes-i repülőtér előre látható tényleges költségeit és bevételeit annak értékelése során, hogy a felperesek részesültek-e gazdasági előnyben.
- 418 Ugyanezen okokból a Bizottság nem volt köteles figyelembe venni a nîmes-i repülőtértől különböző repülőtereken megállapított költségeket sem.
- 419 Egyébként valamely köztulajdonban álló vállalkozás költségei és bevételei tényleges értékének felülvizsgálata ellentétes lenne az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében foglalt szabállyal, amely nem azok oka vagy célja szerint különbözteti meg az állami beavatkozásokat, hanem az általuk gyakorolt hatások alapján határozza meg őket (2012. június 5-i Bizottság kontra EDF ítélet, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 77. pont).
- 420 Következésképpen a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát azzal, hogy nem ellenőrizte, hogy a nîmes-i repülőtér költségei és bevételei megfelelnek-e egy jól vagy hatékonyan irányított repülőtérhez általában köthető költségeknek és bevételeknek.
- 421 A harmadik jogalapot tehát mint megalapozatlant el kell utasítani.
- 422 A keresetet tehát teljes egészében el kell utasítani, anélkül hogy határozni kellene a felperesek pervezető intézkedések iránti kérelméről, amennyiben az a már elrendelt intézkedéseken kívüli egyéb intézkedésekre irányul.

#### IV. A költségekről

- 423 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (1) bekezdése alapján a pervesztes felet kell kötelezni a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A felpereseket, mivel pervesztesek lettek, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell saját költségeiknek és a Bizottság költségeinek viselésére.
- 424 A Tanács az eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján maga viseli a saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) **A Törvényszék a keresetet elutasítja.**
- 2) **A Ryanair DAC és az Airport Marketing Services Ltd köteles viselni saját költségeiket, valamint az Európai Bizottság részéről felmerült költségeket.**
- 3) **Az Európai Unió Tanácsa maga viseli saját költségeit.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Kihirdetve Luxembourgban, a 2018. december 13-i nyilvános ülésen.

Aláírások

[*omissis*]