



Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

2018. gada 13. decembrī*

Valsts atbalsts – Nīmas-Izē-Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kameras noslēgtie līgumi ar *Ryanair* un tās meitasuzņēmumu *Airport Marketing Services* – Lidostas pakalpojumi – Mārketinga pakalpojumi – Lēmums, ar kuru atbalsts atzīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu un uzdots to atgūt – Valsts atbalsta jēdziens – Attiecināmība uz valsti – Tirdzniecības un rūpniecības kamera – Priekšrocība – Privātā ieguldītāja kritērijs – Atgūšana – Pamattiesību hartas 41. pants – Tiesības piekļūt lietas materiāliem – Tiesības tikt uzklausītam

Lietā T-53/16,

Ryanair DAC, agrāk *Ryanair Ltd*, Dublinā (Īrija),

Airport Marketing Services Ltd, Dublinā,

ko pārstāv *G. Berrisch*, *E. Vahida*, *I.-G. Metaxas-Maranghidis*, *avocats*, un *B. Byrne*, *solicitor*,

prasītājas,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *L. Flynn* un *S. Noë*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

Eiropas Savienības Padome, ko pārstāv *S. Boelaert*, *S. Petrova* un *J. Kneale*, pārstāvji,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību, kura ir pamatota ar LESD 263. pantu un kurā tiek lūgts daļēji atcelt Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu (ES) 2016/633 par valsts atbalstu SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Nīmas-Izē-Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kameras, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair Limited* un *Airport Marketing Services Limited* (OV 2016, L 113, 32. lpp.),

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs *G. Berardis* [*G. Berardis*], tiesneši *S. Papasavs* [*S. Papasavvas*], *D. Špilmans* [*D. Spielmann*] (referents), *Z. Čehi* [*Z. Csehi*] un *O. Spinjana-Matei* [*O. Spineanu-Matei*],

sekretārs: *P. Kullens* [*P. Cullen*], administrators,

* Tiesvedības valoda – angļu.

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2017. gada 25. oktobra tiesas sēdi,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums¹

I. Tiesvedības priekšvēsture

A. Konkrētie pasākumi

- 1 No prasītājām, proti, *Ryanair DAC*, agrāk *Ryanair Ltd*, un *Airport Marketing Services Ltd* (turpmāk tekstā – “*AMS*”), pirmā ir Īrijā dibināta aviosabiedrība, kas veic vairāk nekā 1800 lidojumu dienā, savienojot 200 galamērķus 31 valstī Eiropā un Ziemeļāfrikā, bet otrā ir *Ryanair* meitasuzņēmums, kas piedāvā mārketinga stratēģijas risinājumus, un tā darbību lielākoties veido reklāmas laukumu pārdošana *Ryanair* interneta vietnē.
- 2 Nīmas-Garonas [*Nîmes-Garons*] lidosta (turpmāk tekstā – “Nīmas lidosta”) pieder Francijas Republikai un atrodas Gāras [*Gard*] departamentā Francijā. Šo lidostu sākotnēji apsaimniekoja Nīmas-Izē-Levigānas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (TRK). Kopš 2006. gada 1. februāra šīs lidostas civilās zonas labiekārtošana, uzturēšana, ekspluatācija un attīstība ir uzticēta Nīmas-Alē-Kamargas-Sevennas lidostas labiekārtošanas un attīstības jauktajam sindikātam (*syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes*, turpmāk tekstā – “*SMAN*”), kas ir publiska iestāde, kura apvieno Gāras departamenta padomi, Nīmas Metropoles aglomerācijas kopienu un Sevennas Grandalē [*Grand Alès en Cévennes*] aglomerācijas kopienu. Pārejas laikā no 2006. gada 1. februāra līdz 2006. gada 31. decembrim *SMAN* sabiedriskā pakalpojuma deleģējuma veidā attiecīgās lidostas apsaimniekošanu bija uzticējis minētajai TRK. Noslēdzoties konkursam, *SMAN*, pamatojoties uz sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanas nolīgumu, kas stājās spēkā 2007. gada 1. janvārī, minētās lidostas apsaimniekošanu izvēlējās uzticēt apakšuzņēmējam *Veolia Transport*, kuru nolīguma izpildē aizstāja tam pilnībā piederošais meitasuzņēmums *Veolia Transport Aéroport Nîmes* (turpmāk tekstā – “*VTAN*”).
- 3 *Ryanair* darbība Nīmas lidostā aizsākās 2000. gada jūnijā. Sākotnēji starp šo lidostu un Londonas Stanstedas lidostu tika apkalpota tikai viena avioliņija, taču vēlāk tā tika paplašināta līdz četriem maršrutiem.
- 4 Šajā ziņā 2000. gada 11. aprīlī Nīmas-Izē-Levigānas TRK uz desmit gadiem noslēdza ar *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumu, saskaņā ar kuru *Ryanair* apņēmas atvērt ikdienas lidojumus starp Londonas Stanstedas un Nīmas lidostām (turpmāk tekstā – “2000. gada LPL”).
- 5 2000. gadā pēc vēstuļu apmaiņas 2001. gada beigās un 2004. gada martā LPL tika grozīts, paredzot lielākus Nīmas-Izē-Levigānas TRK maksājumus *Ryanair*, lai attīstītu papildu maršrutus. 2005. gada 10. oktobrī minētā TRK un *Ryanair* sākotnēji uz pieciem gadiem noslēdza jaunu lidostas pakalpojumu līgumu, saskaņā ar kuru *Ryanair* apņēmas apkalpot noteiktus maršrutus no Nīmas lidostas. Tajā pašā dienā starp minēto TRK un *AMS* tika noslēgts mārketinga pakalpojumu līgums par reklāmas pakalpojumiem *Ryanair* interneta vietnē un e-pastos, par ko TRK veica ikgadējus maksājumus.
- 6 2007. gada 2. janvārī *VTAN* noslēdza lidostas pakalpojumu līgumu ar *Ryanair*, paredzot tai piešķirt piemaksas par katru pasažieri saskaņā ar satiksmes attīstības stimulēšanas shēmu, un mārketinga pakalpojumu līgumu ar *AMS* attiecībā uz pakalpojumu iegādi par noteiktu summu. Šie līgumi bija

¹ Ietverti tikai tie šā sprieduma punkti, kuru publicēšanu Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu.

spēkā no 2007. gada 1. janvāra līdz 2007. gada 31. oktobrim. 2007. gada 1. augustā VTAN un AMS parakstīja pēdējā līguma papildinājumu, paredzot papildu VTAN piemaksu. 2007. gada 1. novembrī tie paši līgumslēdzēji noslēdza divus jaunus līgumus, lai turpinātu izpildīt iepriekš minētos līgumus, kuriem bija beidzies termiņš. Maksājumi Ryanair un AMS tika palielināti. Līdzīgi 2008. gada 27. augustā ar diviem jauniem līgumiem starp tiem pašiem līgumslēdzējiem iepriekšējais līgumiskais ietvars no 2008. gada 1. novembra tika aizstāts uz vienu gadu ar iespēju tos divas reizes pagarināt. Pirmajā līgumā tika it īpaši paredzēta Ryanair apņemšanās apkalpot noteiktus maršrutus no Nīmas lidostas un satiksmes attīstības veicināšanas shēma. Ar diviem 2009. gada 25. augusta grozījumiem minēto līgumu izpilde tika pagarināta līdz 2011. gada 31. decembrim. Visbeidzot 2010. gada 18. augustā un 2010. gada 30. novembrī tie paši līgumslēdzēji parakstīja otrā līguma papildinājumu, kurā bija paredzēts VTAN piemaksas palielinājums.

[..]

II. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

- 24 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2016. gada 5. februārī, prasītājas cēla šo prasību.
- 25 Ar atsevišķu dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2016. gada 2. martā, prasītājas iesniedza pieteikumu par procesa organizatoriskajiem pasākumiem, aicinot Komisiju iesniegt noteiktus dokumentus.
- 26 Komisija savus apsvērumus iesniedza noteiktajā termiņā.
- 27 Ar 2016. gada 26. maijā iesniegtu dokumentu Eiropas Savienības Padome lūdza atļauju iestāties šajā lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Ar 2017. gada 5. jūlija lēmumu Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs šo lūgumu apmierināja.
- 28 Ar 2017. gada 21. jūnija lēmumu Vispārējā tiesa nolēma lietu nodot sestajai palātai paplašinātā sastāvā.
- 29 Pamatojoties uz tiesneša referenta ziņojumu, Vispārējā tiesa nolēma sākt tiesvedības mutvārdu daļu, lūgt lietas dalībniekiem sniegt savus apsvērumus par iespējamo lietas apvienošanu ar lietām T-111/15 un T-165/15 mutvārdu daļas vajadzībām un Reglamenta 89. pantā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros aicināja lietas dalībniekus atbildēt uz noteiktiem jautājumiem.
- 30 Ar Vispārējās tiesas sestās palātas paplašinātā sastāvā priekšsēdētāja 2017. gada 28. augusta rīkojumu, uzklusot lietas dalībniekus, lietas T-111/15, T-165/15 un T-53/16 atbilstoši Reglamenta 68. panta 1. punktam tika apvienotas tiesvedības mutvārdu daļas vajadzībām.
- 31 Lietas dalībnieku mutvārdu apsvērumi tika uzklusāti 2017. gada 26. oktobra tiesas sēdē.
- 32 Prasītāju prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
 - atcelt apstrīdētā lēmuma 1. pantu un 4.–6. pantu;
 - piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 33 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
 - prasību noraidīt;
 - piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

III. Juridiskais pamatojums

[..]

B. Par otro pamatu – konkrēto līgumu attiecināmība uz Francijas Republiku

[..]

1. Par iebildumu, kas ir saistīts ar Nīmas-Izē-Levigānas TRK lēmumu attiecināmību uz Francijas Republiku

[..]

b) Par apgalvoto pretrunīgo pamatojumu

[..]

110 Līdz ar to šis iebildums ir jānoraida.

2. Par iebildumu, kas ir saistīts ar SMAN lēmumu attiecināmību uz Francijas Republiku

111 Prasītājas apgalvo, ka Komisija *SMAN* lēmumus esot kļūdaini attiecinājusi uz valsti. Šajā ziņā tās apgalvo, ka *SMAN* apvieno publiskas struktūras un kā lidostas līdzsaimniekotājs sniedz lidostu pakalpojumus. Tā kā *SMAN* ir valsts uzņēmums, Komisijai saskaņā ar 2002. gada 16. maija spriedumu Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294) esot bijis pienākums pārbaudīt, vai valsts iestādes ir iesaistītas to labā veikto *SMAN* pasākumu noteikšanā. Taču, neievērojot minēto spriedumu, Komisija apstrīdētā lēmuma 573. apsvērumā savu secinājumu par attiecināmību uz valsti esot pamatojusi tikai ar vienu organisku kritēriju, kas ir balstīts uz *SMAN* īpašniekiem, proti, tā sindikāta komitejas sastāvu. Turklāt Komisija, pārkāpdama šī sprieduma prasības, neesot veikusi daudzkritēriju analīzi par valsts iestāžu dalību *SMAN* lēmumos.

112 Prasītājas uzskata, ka apstrīdētajā lēmumā izraudzītās Komisijas pieejas sekas ir tādas, ka 2002. gada 16. maija sprieduma Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294) kritēriji nevar tikt piemēroti nevienam uzņēmumam, kas pieder centrālām vai vietējām valstiskām struktūrām. Taču šīs iestādes varētu veidot uzņēmumu un būt tā vienīgās akcionāres, šim uzņēmumam tomēr nekļūstot par valsts iestādi. Šāda pieeja nozīmējot sistemātisku atkāpšanos no juridiskai personai piemītoša juridiskas personas statusa autonomijas, it kā publiski uzņēmumi neeksistētu.

113 Ievadā ir jānorāda, ka, analizējot konkrēto līgumu attiecināmību uz valsti, Komisija attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti ar Nīmas-Izē-Levigānas TRK, pamatojas vienīgi uz šīs kameras kā publiskas iestādes raksturu, neveltot nekādu lomu *SMAN*. Līdz ar to prasītāju iebildums, ciktāl tajā tiek kritizēta šo pēdējo līgumu attiecināmība uz valsti, nav efektīvs. Turpretī, runājot par līgumiem, kas noslēgti ar *VTAN*, ir jāuzsver, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 277. apsvērumā ir konstatējusi, ka *VTAN* tirdzniecības politika attiecībā uz prasītājam lielā mērā ietekmēja *SMAN* noteiktās robežas, kuru dēļ *VTAN* nācās atkāpties no tāda apsaimniekotāja normālās rīcības, kas brīvi var īstenot savu tirdzniecības politiku un kas rīkojas atbilstoši rentabilitātes politikai. Analīzes noslēgumā Komisija minētā lēmuma 299. apsvērumā ir secinājusi, ka ar *VTAN* noslēgtie līgumi bija jāuzskata par attiecināmiem uz *SMAN* un tātad uz Francijas Republiku plašā nozīmē.

- 114 Tāpēc šis iebildums ir jāpārbauda, ciktāl prasītājas apgalvo, ka Komisija kļūdīgi nav pierādījusi, ka, tā kā VTAN tirdzniecības politikas ietekme tām bija labvēlīga, to labā veiktie SMAN pasākumi bija attiecināmi uz Francijas Republiku plašā nozīmē.
- 115 Šajā ziņā ievadā ir jāatgādina judikatūra, saskaņā ar kuru pasākumi, kurus īsteno teritoriālas kopienas vai citas subvalstiskas vienības, tāpat kā pasākumi, kurus īsteno centrālā vara, ietilpst LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā, ja ir izpildīti šajā tiesību normā paredzētie nosacījumi (skat. iepriekš 85. punktā minēto judikatūru).
- 116 Šajā gadījumā ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 26. un 572. apsvērumā ir uzsvērusi, ka SMAN bija publiska iestāde, kura apvienoja trīs teritoriālas kopienas, proti, Gāras departamenta padomi, Nīmas Metropoles aglomerācijas kopienu un Sevensas Grandalē aglomerācijas kopienu.
- 117 Starp citu, Komisija apstrīdētā lēmuma 572. un 573. apsvērumā ir norādījusi, ka teritoriālo kopienu lēmumi būtu jāuzskata par attiecināmiem uz valsti plašā nozīmē un ka šāds secinājums paplašināmi ir attiecināms uz teritoriālo kopienu apvienību, kāda ir SMAN.
- 118 Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 573. apsvērumā ir konstatējusi, ka SMAN administrē apvienotā komiteja, kuru veido vienīgi teritoriālo kopienu, kas ir tās dalībnieki, deleģētie pārstāvji.
- 119 Komisija no tā apstrīdētā lēmuma 573. apsvērumā ir secinājusi, ka visi SMAN lēmumi ir attiecināmi uz valsti.
- 120 Ņemot vērā iepriekš 85. punktā atgādināto judikatūru, šis secinājums ir jāapstiprina.
- 121 Šo secinājumu neatspēko prasītāju arguments, ka SMAN ir uzņēmums, kas sniedz lidostas pakalpojumus, un ka šī iemesla dēļ Komisijai jautājums par SMAN lēmumu attiecināmību uz valsti bija jānovērtē, pamatojoties uz kritērijiem, kas ir noteikti 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 122 Faktiski būtu jāuzsver, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 277. apsvērumā ir konstatējusi, ka VTAN rīcība attiecībā uz prasītājam nebūtu aplūkojama nošķirti no SMAN, kas ir valsts kopienu apvienība un kas sabiedriskā pakalpojuma deleģējuma piešķiršanas un īstenošanas ietvaros rīkojas kā cedējošā iestāde, un ka VTAN tirdzniecības politiku attiecībā uz prasītājam lielā mērā ietekmēja SMAN noteiktais ietvars.
- 123 Lai arī SMAN var īstenot uzņēmuma darbības gluži tāpat, kā to var darīt citi valsts orgāni, ir jākonstatē, ka to veido tādu teritoriālu kopienu apvienība, kuras, starp citu, šajā lietā sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanā rīkojas kā cedējošā iestāde, un ka līdz ar to, runājot par tā veiktajiem pasākumiem, attiecināmība uz valsti, pamatojoties uz 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294) paredzēto pieeju, nebija jāpierāda.
- 124 Līdz ar to šis iebildums ir jānoraida.

3. Par iebildumu, kas ir saistīts ar VTAN lēmumu attiecināmību uz valsti

- 125 Prasītājas norāda, ka tāda privāta uzņēmuma kā VTAN lēmumi parasti nav attiecināmi uz valsti, it īpaši, ja valstij attiecīgajā uzņēmumā nav nekādu īpašumtiesību. Katrā ziņā Komisija neesot pierādījusi, ka VTAN pieņemtie lēmumi būtu attiecināmi uz valsti. Tātad vienkārša SMAN ietekme, pamatojoties uz sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanas nolīgumu, uz VTAN rīcību šajā ziņā neesot pietiekama. Starp citu SMAN esot sistemātiski atturējies izmantot savas ietekmes pilnvaras uz VTAN, tam veicot pārrunas ar *Ryanair*. Turklāt, kā norāda prasītājas, VTAN varēja brīvi aizstāt *Ryanair* un tam bija plaša rīcības brīvība līgumsarunās ar tām.

- 126 Komisija apstrīd prasītāju argumentāciju.
- 127 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru nav nošķirami gadījumi, kad atbalstu valsts piešķir tieši un kad atbalstu piešķir publiskas vai privātas iestādes, kuras valsts izveido vai iecel atbalsta administrēšanai. Savienības tiesībās netiek pieļauts, ka, vienkārši izveidojot autonomas struktūras atbalsta sadalei, ir iespējams apiet valsts atbalstu reglamentējošās tiesību normas (skat. spriedumu, 2002. gada 16. maijs, Francija/Komisija, C-482/99, EU:C:2002:294, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 128 Tāpat tas, ka valsts iecel privātu struktūru, lai piešķirtu atbalstu, pats par sevi neļauj šīs struktūras veiktajiem pasākumiem izvairīties no minēto tiesību normu piemērošanas.
- 129 Runājot par nosacījumu par pasākuma attiecināmību, ir jāizvērtē, vai valsts iestādes ir uzskatāmas par iesaistītām šī pasākuma noteikšanā (skat. spriedumu, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent De Colère!* u.c., C-262/12, EU:C:2013:851, 17. punkts un tajā minētā judikatūra). Līdz ar to ir jāpārbauda, vai Komisija savas analīzes par attiecināmību uz valsti noslēgumā bija tiesīga uzskatīt, ka *SMAN* ir iesaistīts to līgumu noslēgšanā, kurus *VTAN* noslēdza ar prasītājam.
- 130 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 278.–299. apsvērumā ir identificējusi virkni rādītāju, lai pamatotu šādu *SMAN* iesaistīšanos.
- 131 Pirmkārt, Komisija ir konstatējusi, ka sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanas nolīgums, kas noslēgts starp *SMAN* un *Veolia Transport* un kura izpilde bija uzticēta *VTAN*, nebija ierobežots tikai ar Nīmas lidostas komerciālas apsaimniekošanas uzticēšanu *VTAN*, bet tajā ir uzdots arī attīstīt satiksmi. Tādējādi, kā norāda Komisija, sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanas nolīgums saistīja un ietekmēja *VTAN* tirdzniecības politiku attiecībā ar aviosabiedrībām, vēl jo vairāk tāpēc, ka satiksmes attīstīšana pati par sevi nav tāda privāta lidostas apsaimniekotāja galvenais mērķis, kurš var pilnībā brīvi īstenot savu tirdzniecības politiku. Šāda privāta apsaimniekotāja mērķis būtu maksimāla rentabilitātes vairošana, kas ne vienmēr būtu saderīga ar satiksmes attīstību (apstrīdētā lēmuma 278.–281. apsvērumi). Turklāt tā ir konstatējusi, ka *Veolia Transport* atsaukšanos uz konkursu esot ietekmējis *SMAN* noteiktais satiksmes attīstīšanas mērķis un vispārīgāk – *SMAN* izvirzītie vietējās tautsaimniecības attīstīšanas mērķi (minētā lēmuma 282.–285. apsvērumi). Otrkārt, Komisija ir konstatējusi, ka konkursa procedūrā paustie dažādie *Veolia Transport* apgalvojumi apstiprinot, ka tai bija zināms fakts, ka komerciālās attiecības ar *Ryanair* mazinās Nīmas lidostas apsaimniekošanas rentabilitāti un ka tā šīs attiecības ar nosacījumiem, kādi līdzinājās iepriekš Nīmas-Izē-Levigānas TRK noteiktajiem, bija gatava turpināt, vienīgi ņemot vērā *SMAN* mērķus attiecībā uz satiksmes attīstību, ņemoties šīs saistības, lai tai uzticētu lidostas pārvaldību, un sagaidot no *SMAN* fiksēto maksājumu, kas nodrošinātu koncesijas finanšu līdzsvaru (minētā lēmuma 287. apsvērumi). Treškārt, runājot par fiksēto darbības subsīdiju, Komisija ir konstatējusi, ka *VTAN* koncesijas rentabilitāte bija balstīta uz šo piemaksu, ka tās apmērs tika rēķināts, pamatojoties uz provizorisku budžetu, kurā bija iekļautas izmaksas un ieņēmumi saistībā ar konkrētajiem līgumiem, un ka *SMAN* tādējādi bija piešķīris *VTAN* piemaksu, kura bija izveidota tādējādi, lai *Ryanair* darbība varētu tikt turpināta ar tādiem nosacījumiem, kas būtu līdzīgi iepriekšējiem nosacījumiem, saskaņā ar kuriem šī aviosabiedrība piedāvā savus pakalpojumus no Nīmas lidostas, ja vien Nīmas-Izē-Levigānas TRK nodrošina tās ekspluatāciju. Turklāt tā ir uzsvērusi, ka fiksētās piemaksas modulācija atkarībā no *Ryanair* aktivitātes, esot mazinājusi *VTAN* vēlmi pieņemt savus lēmumus, lai izraisītu *Ryanair* nodrošinātās satiksmes samazināšanos (tā paša lēmuma 288., 289. un 291. apsvērumi).
- 132 Ir jākonstatē, ka Komisija ir juridiski pietiekami pierādījusi, kā tā jau ir norādījusi apstrīdētā lēmuma 292. un 293. apsvērumā, ka *SMAN* izveidotais ietvars, izmantojot konkursa procedūru, *SMAN* un *Veolia Transport* noslēgtajā sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanas nolīgumā paredzētie mērķi un fiksētā piemaksa radīja pietiekami izšķirošu ietekmi uz *VTAN* rīcību attiecībā uz prasītājam, lai konkrētie līgumi varētu tikt uzskatīti par attiecināmiem uz valsti judikatūras izpratnē. Līdz ar to ir jāapstiprina Komisijas secinājums, kas ir pausts minētā lēmuma 299. apsvērumā, saskaņā ar kuru cēloņsakarība

- starp minētā nolīguma noteikumiem, konkursa procedūru un fiksēto piemaksu, no vienas puses, un līgumiem, kurus VTAN bija noslēdzis ar prasītājām, no otras puses, bija pietiekami cieša, lai pierādītu skaidru SMAN iesaisti šajos pasākumos, tādēļ šie pasākumi būtu jāattiecina uz SMAN.
- 133 Neviens no prasītāju izvirzītajiem argumentiem nevar atspēkot šo secinājumu.
- 134 Pirmām kārtām, prasītājas apgalvo, ka vienkārša SMAN ietekme uz VTAN rīcību sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanas nolīguma dēļ, kas bija noslēgts starp SMAN un *Veolia Transport*, nav pielīdzināma valsts kontrolei un nepieļauj attiecināšanu uz valsti. Taču šajā apgalvojumā tiek kļūdaini interpretēts apstrīdētais lēmums, kurš ir balstīts uz virkni indikatoru, lai konstatētu, ka SMAN ir īstenojis izšķirošu ietekmi pār VTAN pieņemtajiem lēmumiem attiecībā uz prasītājām. Tātad Komisija, lai secinātu attiecināmību uz valsti, apstrīdētajā lēmumā nav aprobežojusies ar vienkāršas valsts ietekmes uz uzņēmuma rīcību pierādīšanu.
- 135 Otrām kārtām, prasītājas apgalvo, ka SMAN ir sistemātiski atturējies izmantot savas ietekmes pilnvaras uz VTAN rīcību līgumsarunās ar *Ryanair*. Taču šis arguments nav iedarbīgs. Proti, no apstrīdētā lēmuma 296. apsvēruma izriet, ka vienkārša iespēja SMAN iesaistīties šajās līgumsarunās tam ir piešķirusi zināmu ietekmi un ka tas varēja iejaukties, ja VTAN būtu mēģinājis uzspiest *Ryanair* nosacījumus, kas pēdējo varētu mudināt samazināt satiksmi Nīmas lidostā. Kā norāda Komisija, VTAN bija zināms, ka SMAN varēja iejaukties, un tam bija iemesls šo elementu ņemt vērā savos lēmumos, kuri tāpat jau iekļāvās SMAN noteiktajā ietvarā.
- 136 Trešām kārtām, prasītājas apgalvo, ka VTAN bija plaša rīcības brīvība apspriest līgumus ar prasītājām. Šajā ziņā ir jāuzsver, ka, lai gan apstrīdētajā lēmumā Komisija norāda, ka SMAN un *Veolia Transport* noslēgtajā sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanas nolīgumā ir atsauce uz VTAN “pilnīgu rīcības brīvību” apspriest līgumus ar aeronavigācijas lietotājiem, pēc tam tā paskaidro, ka šī rīcības brīvība ir izmantojama tikai vispārējā ietvarā, kāds noteikts minētajā nolīgumā un konkursā piedāvātajās *Veolia Transport* saistībās, kas varēja ievērojami ierobežot un ietekmēt VTAN rīcību. Turklāt ir jākonstatē, ka, neraugoties uz zināmu VTAN komerciālu rīcības brīvību apspriest līgumus (apstrīdētā lēmuma 292. un 299. apsvērums), Komisija, lai secinātu attiecināmību uz valsti, pamatojoties uz iepriekš 131. punktā uzskaitītajiem saskaņotajiem indikatoriem, ir juridiski pietiekami pierādījusi, ka šis vispārējais ietvars ir izraisījis to, ka SMAN īsteno pietiekami noteicošu ietekmi pār VTAN komerciālajām attiecībām ar prasītājām. Prasītājas nav iesniegušas nekādus elementus, lai pierādītu, ka VTAN komerciālā rīcības brīvība rada šaubas par Komisijas veikto analīzi par attiecināmību.
- 137 Ceturtām kārtām, prasītājas uzskata, ka no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Francijas iestādes ir apstiprinājušas VTAN līgumisko autonomiju. Tomēr, kā Komisija pamatoti norāda, apstrīdētā lēmuma 92. apsvērumā, uz kuru pamatojas prasītājas, ir vienīgi atspoguļota dalībvalsts sniegtā informācija par procedūras norisi pašā VTAN attiecībā uz lēmumu pieņemšanu un šajā apsvērumā tā nav izteikusies par SMAN ietekmi uz VTAN noslēgto līgumu saturu.
- 138 Piektām kārtām, prasītājas apgalvo, ka VTAN varēja brīvi mēģināt aizstāt *Ryanair* un ka par šāda veida lēmumu nebija piemērojama nekāda sankcija. Tomēr, kā pamatoti norāda Komisija, šis apstāklis nevar ietekmēt jautājumu par konkrēto līgumu attiecināmību uz valsti. SMAN varēja būt vienlīdz apmierināts ar citu VTAN izvēlētu pārvaldātāju. Tomēr saskaņā ar vispārējo ietvaru, kāds izveidots ar konkursa procedūru, satiksmes attīstības mērķiem, kuri noteikti starp *Veolia Transport* un SMAN noslēgtajā sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas deleģēšanas nolīgumā, un ar fiksēto piemaksu, SMAN ir īstenojis izšķirošu ietekmi uz aviosabiedrībām piedāvātajiem VTAN nosacījumiem. Turklāt, kā pamatoti uzsver Komisija, apstrīdētā lēmuma 411. apsvērumā minētā iespēja aizstāt *Ryanair* darbības bija paredzēta tikai ilgtermiņā, nevis laikposmā, uz kuru attiecas minētais lēmums.
- 139 Sestām kārtām, prasītājas apgalvo, ka nekādas sankcijas nebija paredzētas gadījumā, ja VTAN nepildītu savas saistības pret SMAN, ja neskaita risku zaudēt savu reputāciju. Tomēr šis apgalvojums balstās uz kļūdainu apstrīdētā lēmuma izpratni. Minētā lēmuma 286. apsvērumā nav atsauces uz sankcijām, bet

konstatēts, ka VTAN rīcību attiecībā ar prasītājām būtiski ietekmēja SMAN noteiktais satiksmes attīstīšanas mērķis. Šādā kontekstā Komisija minētajā apsvērumā konstatēja, ka izraudzītā pretendenta piedāvājums katrā ziņā bija tam saistošs visā koncesijas laikā ne tikai no juridiskā viedokļa, bet arī citādā ziņā, un uzskatīja, ka uzņēmums, kurš ir formulējis mērķus un saistības atbildē uz šādu uzaicinājumu uz konkursu, ko organizē vietējā kopiena, un kurš vēlāk rīkotos pretēji šiem mērķiem un saistībām, var sabojāt savu reputāciju vietējās kopienās. Komisija no tā secināja, ka *Veolia Transport*, kas 2007. gadā centās ienākt lidostu pārvaldības tirgū, nebūtu uzņēmis šādu risku.

- 140 Visbeidzot, septītām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka SMAN ir devis VTAN vienīgi solījumu segt noteiktus zaudējumus, ja VTAN nolemtu ar to turpināt “mantotu situāciju”, ir jāuzsver, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 278.–299. apsvērumā konkrēto līgumu attiecināmību uz valsti ir secinājusi ne tikai no fiksētas piemaksas piešķiršanas, lai nodrošinātu Nīmas lidostas finanšu līdzsvaru, bet arī no virknes elementu, tostarp apņemšanās attīstīt satiksmi, kuri varēja mazināt minētās lidostas rentabilitāti un nebūtu bijuši pieņemami, ja netiktu piešķirta finansiālā kompensācija.
- 141 Ievērojot iepriekš izklāstīto, šis iebildums un līdz ar to otrais pamats ir jānoraida.

C. Par trešo pamatu, kas ir atvedināts no LESD 107. panta 1. punkta pārkāpuma tādēļ, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka VTAN līdzekļi bija valsts līdzekļi

- 142 Prasītājas apgalvo, ka Komisija nav pierādījusi, ka nosacījums par valsts līdzekļu izmantošanu bija izpildīts. Faktiski SMAN fiksēto piemaksu VTAN kontrolēja pats VTAN, kuram bija tiesības brīvi lemt par tās izlietojumu un nepiešķirt to prasītājām. Tāpēc VTAN līdzekļi nebija pastāvīgā valsts uzraudzībā judikatūras izpratnē.
- 143 Šajā ziņā vispirms ir jāatgādina, ka, lai priekšrocības varētu tikt kvalificētas par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, tām saskaņā ar vienu no nosacījumiem ir jābūt tieši vai netieši piešķirtām no valsts līdzekļiem (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2002. gada 16. maijs, Francija/Komisija, C-482/99, EU:C:2002:294, 24. punkts, un 2013. gada 19. decembris, *Association Vent De Colère!* u.c., C-262/12, EU:C:2013:851, 16. punkts).
- 144 Šajā ziņā jēdziens iejaukšanās, izmantojot valsts līdzekļus, papildus priekšrocībām, ko valsts ir piešķīrusi tieši, paredz ietvert priekšrocības, kuras ir piešķirtas ar tādas valsts vai privātas struktūras starpniecību, kuru šī valsts ir izraudzījusies vai izveidojusi atbalsta pārvaldīšanai (skat. spriedumu, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent De Colère!* u.c., C-262/12, EU:C:2013:851, 20. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 145 Tiesa vēl ir nospriedusi, ka LESD 107. panta 1. punkts aptver visus finanšu līdzekļus, ko valsts iestādes var faktiski izmantot, lai atbalstītu uzņēmumus, un nav nozīmes tam, vai šie līdzekļi pastāvīgi ir valsts īpašumā vai nav. Līdz ar to, pat ja summu, kas atbilst attiecīgajam pasākumam, pastāvīgi nav Valsts kases īpašumā, ar to, ka tās pastāvīgi ir valsts uzraudzībā un tādējādi kompetento valsts iestāžu rīcībā, pietiek, lai tās tiktu kvalificētas par valsts līdzekļiem (skat. spriedumu, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent De Colère!* u.c., C-262/12, EU:C:2013:851, 21. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 146 Faktam, ka attiecīgos līdzekļus pārvalda struktūras, kas nav valsts iestādes, šajā ziņā nav nozīmes (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1974. gada 2. jūlijs, Itālija/Komisija, 173/73, EU:C:1974:71, 35. punkts).
- 147 Šajā lietā nav strīda par to, ka valsts līdzekļi tika no SMAN fiksētas piemaksas veidā pārskaitīti VTAN, kas ir privāts uzņēmums, kurš apsaimnieko lidostu.
- 148 Turklāt ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 300. apsvērumā, atsaukdamās uz minētā lēmuma 298. apsvērumu, ir norādījusi, ka Nīmas lidostas ekspluatācijas finanšu līdzsvars balstījās uz SMAN piešķirto fiksēto piemaksu, kuras apmērs citstarp tika noteikts atkarībā no Nīmas-Izē-Levigānas TRK

un prasītāju komerciālo attiecību parametriem 2006. gadā, proti, tā, lai ļautu *Ryanair* turpināt darbību no Nīmas lidostas ar tādiem pašiem nosacījumiem kā laikā, kad to ekspluatēja TRK. Tajā pašā apsvērumā Komisija no tā ir secinājusi, ka ar šiem līgumiem prasītājām piešķirtās priekšrocības tika finansētas, izmantojot šo fiksēto piemaksu, tātad no valsts līdzekļiem.

- 149 Komisija apstrīdētā lēmuma 288. apsvērumā ir īpaši konstatējusi, ka *VTAN* gadījumā koncesijas rentabilitāte balstījās uz fiksēto subsīdiju, ko maksāja *SMAN*, kas tādējādi tieši piedalījās Nīmas lidostas ekspluatācijas finansēšanā. Tā ir paskaidrojusi, ka šādas *SMAN* piešķirtas subsīdijas pastāvēšana pierādot *SMAN* ietekmi uz *VTAN* komerciālajām attiecībām ar prasītājām, jo bez šīs subsīdijas pastāvēja iespēja, ka neviens operators nebūtu piekritis izmantot šo lidostu tādas koncesijas ietvaros, kuras ekonomiskais modelis balstās uz mērķi attīstīt satiksmi un tādas attiecības ar kādu aviosabiedrību, kas lidostas pārvaldības mērogā varētu radīt negatīvu peļņas daļu. Tā uzskatīja, ka attiecīgās subsīdijas piešķiršana bija viens no elementiem, kas līgumu noslēgšanu ar prasītājām padarīja iespējamu.
- 150 Šādos apstākļos ir izpildīti kritēriji, kas ir izstrādāti iepriekš 145. punktā minētajā judikatūrā. Proti, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka *SMAN* piešķīra *VTAN* piemaksu, kas paredzēta, lai varētu turpināt *Ryanair* darbību ar nosacījumiem, kas ir līdzīgi tiem, kādi bija spēkā laikā, kad Nīmas lidostu apsaimniekoja Nīmas-Izē-Levigānas TRK (skat. arī minētā lēmuma 289. apsvērumu), un ka bez šīs piemaksas *VTAN* būtu jāsedz visas priekšrocības, kas prasītājām piešķirtas saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem.
- 151 Apstāklis, ka *VTAN* bija noteikta rīcības brīvība līgumsarunās ar prasītājām un ka nebija mehāniskas saiknes starp fiksētās piemaksas summu un apspriesto līgumu parametriem, nelikvidē saikni starp šo piemaksu un priekšrocībām, kuras saņēma prasītājas. Faktiski ir jākonstatē, ka no ekonomiskā viedokļa *VTAN* saņemtā fiksētā piemaksa padarīja iespējamu līgumu noslēgšanu ar prasītājām un deva *VTAN* iespēju neuzņemties izmaksu segšanu attiecībā uz priekšrocībām, kas saskaņā ar šiem līgumiem piešķirtas prasītājām. Tādējādi šīs priekšrocības rodas no fiksētās piemaksas pārskaitījuma *VTAN* (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2000. gada 19. septembris, Vācija/Komisija, C-156/98, EU:C:2000:467, 26. un 27. punkts).
- 152 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, trešais pamats ir jānoraida.

D. Par ceturto pamatu, kas ir atvedināts no LESD 107. panta 1. punkta pārkāpuma tādēļ, ka Komisija nav pierādījusi selektīvu priekšrocību

[..]

2. Par otro daļu, kas ir atvedināta no kļūdām vērtējumā un pamatojuma trūkuma attiecībā uz lēmumu šajā lietā neizmantojot salīdzinošo analīzi

[..]

b) Par iebildumiem attiecībā uz apstrīdētajā lēmumā izvirzītajiem motīviem, lai šajā lietā atteiktos no salīdzinošās analīzes

[..]

2) Par iebildumu, kas ir atvedināts no fakta, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka salīdzinošā analīze bija jābalsta uz konkrēto līgumu salīdzinājumu, aplūkojot tos kopā ar citiem līdzīgiem darījumiem

3) Par iebildumu, kas ir atvedināts no fakta, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka konkrētie līgumi radīja lielākas papildu izmaksas nekā papildu ieņēmumus

4) Par iebildumu, kas ir atvedināts no fakta, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka Ryanair iesniegtie pierādījumi nepierādīja, ka 2012. gada 28. septembra pētījumā atlasītās lidostas bija pietiekami salīdzināmas ar Nīmas lidostu, un par pamatojuma trūkumu šajā ziņā

226 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini atzinusi, ka *Ryanair* nav pierādījusi, ka 2012. gada 28. septembra pētījumā izraudzītās piecas lidostas bija pietiekami salīdzināmas ar Nīmas lidostu. Šajā ziņā, pirmkārt, tās apgalvo, ka Komisija nav atspēkojusi ne atsaucis lidostu “specifisko atlasī”, ne detalizētos argumentus, kas pausti šajā pētījumā, kurš papildināts ar citiem pētījumiem. Šādos apstākļos fakts, ka Komisija ir noraidījusi minētajā pētījumā piesauktos atlasē kritērijus, veidojot acīmredzamu kļūdu vērtējumā un pamatojuma trūkumu. Atbildes rakstā uz repliku prasītājas apgalvo, ka argumenti, kurus Komisija izvirzījusi Vispārējā tiesā, lai apšaubītu 2012. gada 28. septembra pētījumā izraudzīto atsaucis lidostu izvēli, nav minēti apstrīdētajā lēmumā un tie *a posteriori* nevarot labot ne kļūdu, ne pamatojuma trūkumu. Otrkārt, tās apgalvo, ka Komisija vispār neesot vērsusies pie lidostas, kas ir privāta vai kuru apsaimnieko privāts operators, lai iegūtu informāciju par cenu praksi, un līdz ar to nav centusies atrast atsaucis lidostu, lai gan tādas acīmredzami ir.

227 Šajā ziņā, runājot par argumentu, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka *Ryanair* iesniegtie pierādījumi nepierādīdot, ka 2012. gada 28. septembra pētījumā atlasītās lidostas bija pietiekami salīdzināmas ar Nīmas lidostu, ir jāatzīst, kā to norāda Komisija, ka mārketinga pakalpojumu līgumu vērtēšanas fakts jau bija pietiekams, lai izslēgtu minētajā pētījumā izmantoto metodi (apstrīdētā lēmuma 383. apsvēruma). Proti, privāta ieguldītāja kritērija piemērošana šajā lietā prasa, lai visas lidostas pakalpojumu līguma un atbilstošā mārketinga pakalpojumu līguma kombinācijas, kas ikreiz ir jāuzskata par vienotu darījumu, tiktu analizētas kopīgi (skat. iepriekš 207.–212. punktu). Līdz ar to šis arguments ir jānoraida kā neefektīvs.

228 Turklāt apstākļi, ka apstrīdētajā lēmumā attiecībā uz katru no lidostām, kas atlasītas 2012. gada 28. septembra pētījumā, nav precizēti iemesli, kādēļ tās nevar tikt izmantotas kā salīdzināšanas elementi, pats par sevi neļauj izsecināt pamatojuma trūkumu LESD 296. panta izpratnē.

229 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai LESD 296. pantā prasītajam pamatojumam ir jābūt pielāgotam atbilstoši attiecīgā tiesību akta būtībai un tam skaidri un nepārprotami ir jāatspoguļo tiesību akta izdevējas iestādes argumentācija, lai ļautu ieinteresētajām personām noskaidrot veiktā pasākuma pamatojumu un ļautu kompetentajai tiesai veikt pārbaudi. Prasība norādīt pamatojumu ir jāizvērtē, ņemot vērā konkrētā gadījuma apstākļus, tostarp akta saturu, izvirzīto iemeslu būtību un akta adresātu vai citu personu, kuras šis akts skar tieši un individuāli, iespējamās intereses saņemt paskaidrojumus. Netiek prasīts, lai pamatojumā tiktu aplūkoti visi atbilstošie faktiskie un tiesiskie apstākļi, jo tiesību akta pamatojuma atbilstība minētajā tiesību normā noteiktajām prasībām ir jāvērtē ne tikai atkarībā no tā formulējuma, bet arī konteksta, kā arī visu to tiesību normu kopuma, kas regulē attiecīgo jomu (skat. spriedumu, 1998. gada 2. aprīlis, Komisija/*Sytraval* un *Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63. punkts un tajā minētā judikatūra).

230 Šajā lietā Komisija apstrīdētā lēmuma 378. apsvērumā ir atgādājusi savas šaubas, kas izklāstītas 2014. gada pamatnostādņu 59. punktā un saskaņā ar kurām šajā stadijā nav iespējams noteikt atbilstošu salīdzinājuma kritēriju, lai lidostu sniegtajiem pakalpojumiem noteiktu uzticamu tirgus cenu. Turklāt, atsaukdams uz minēto pamatnostādņu 60. punktā uzskaitītajiem parametriem, Komisija apstrīdētā lēmuma 384. apsvērumā ir konstatējusi, ka *Ryanair* nav pierādījusi, kādā veidā tās pieminētās lidostas bija pietiekami salīdzināmas, ņemot vērā satiksmes apjomu, satiksmes veidu,

- lidostas pakalpojumu veidu un līmeni, lielas pilsētas lidostas tuvumā esamību, iedzīvotāju skaitu šajā apkalpošanas zonā, labklājību apkārtējā teritorijā un citu ģeogrāfisko apgabalu esamību, lai piesaistītu pasažierus.
- 231 Ir taisnība, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija nav sīkāk precizējusi iemeslus, kāpēc tā 2012. gada 28. septembra pētījumā izraudzīto lidostu paraugu nav uzskatījusi par derīgu salīdzinājuma elementu.
- 232 Tomēr, runājot par atsaucē lidostu noskaidrošanu, nevar tikt apstrīdēts, ka tas ir sarežģīts tehnisks vērtējums. Tā kā no apstrīdētā lēmuma Komisijas argumentācija izrietēja skaidri, lai vēlāk tās pamatotība varētu tikt apstrīdēta kompetentā tiesā, būtu pārmērīgi prasīt specifisku pamatojumu attiecībā uz katru tehnisku izvēli vai katru skaitlisku elementu, uz kuru šī argumentācija ir balstīta (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2008. gada 1. jūlijs, *Chronopost* un *La Poste/UFEX* u.c., C-341/06 P un C-342/06 P, EU:C:2008:375, 108. punkts, un 2017. gada 27. aprīlis, *Germanwings*/Komisija, T-375/15, nav publicēts, EU:T:2017:289, 45. punkts; pēc analogijas skat. arī spriedumu, 2005. gada 12. jūlijs, *Alliance for Natural Health* u.c., C-154/04 un C-155/04, EU:C:2005:449. 134. punkts).
- 233 Tātad tādu iemeslu paskaidrojums par katru 2012. gada 28. septembra pētījumā atlasītu lidostu, kādēļ tā nevarēja tikt pieņemta, apstrīdētajā lēmumā nešķīta nepieciešama, lai prasītājas varētu saprast Komisijas argumentāciju.
- 234 Tādējādi prasītājām bija iespēja Vispārējā tiesā apstrīdēt to, ka Komisija bija noraidījusi 2012. gada 28. septembra pētījumā piedāvāto lidostu paraugu izvēli.
- 235 Līdz ar to ir jānoraida argumentācija par pamatojuma trūkumu.
- 236 Turklāt prasītājas nav pierādījušas, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz salīdzinājuma lidostu izvēles metodi. Šajā ziņā tās apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka *Ryanair* nav piedāvājusi tādu atsaucē lidostu atlasī, kas ietver ar Nīmas lidostu pietiekami salīdzināmas lidostas. Tās apgalvo, ka *Ryanair* iesniegtajā 2012. gada 28. septembra pētījumā esot sistemātiski salīdzināti nosacījumi, kādi bija paredzēti lidostas pakalpojumu līgumos, kas noslēgti ar citām lidostām, no kurām lielākā daļā bija privātas, tika apsaimniekotas privāti vai darbojās kā ieguldītājs tirgus ekonomikā, un kuriem bija vairākas kopīgas iezīmes, kuras ir līdzīgas Nīmas lidostai.
- 237 Komisija atbild, ka šo apgalvojumu atspēko padziļināta 2012. gada 28. septembra pētījumā atlasīto lidostu pārbaude.
- 238 Šajā ziņā, no vienas puses, Komisija ir norādījusi, ka attiecībā uz jautājumu par uzticamu atsaucē elementu noteikšanu, pirmkārt, Bornmutas [*Bournemouth*] lidosta piederēja lielākoties valstij piederošai struktūrai un 2012. gadā tai bija negatīva rentabilitāte, otrkārt, Prestvikas [*Prestwick*] lidosta strādāja ar zaudējumiem, pirms tās privātīpašnieks to nodeva Skotijas valdībai 2013. gada novembrī, treškārt, Māstrihtas [*Maastricht*] lidosta kopš 2004. gada saņēma ievērojamas subsīdijas un 2013. gadā arī nonāca valsts īpašumā pēc tam, kad Nīderlandes valsts to bija acīmredzami spiesta glābt, un, ceturtkārt, Nokas [*Knock*] lidosta, kaut arī piederēja privātiem īpašniekiem, saņēma ievērojamas summas no valsts līdzekļiem, proti, 13 miljonus euro laikposmā no 1997. līdz 2012. gadam.
- 239 No otras puses, runājot par 2012. gada 28. septembra pētījumā atlasīto lidostu pazīmēm 2014. gada pamatnostādņu 60. punkta izpratnē, Komisija paskaidroja, ka jebkurā gadījumā tās lielā mērā nebija salīdzināmas ar Nīmas lidostu:
- no 2012. gada 28. septembra pētījuma izrietēja, ka kopējā pasažieru plūsma katrā lidostā būtiski atšķīrās un vēl jo izteiktāk tas tā bija attiecībā uz *Ryanair* pasažieru skaitu šajās lidostās;
 - Grenobles [*Grenoble*] lidostas darbība ievērojami aktivizējās ziemas sezonā;

- Māstrihtas lidosta būtisku darbību veica kravu pārvadājumu jomā;
 - katrai lidostai tuvākās pilsētas bija ļoti atšķirīga lieluma; turklāt, runājot par lielu pilsētu tuvuma parametru, 2012. gada 28. septembra pētījumā bija minēta Nīmas pilsēta, bet attiecībā uz Nokas lidostu – Sligo pilsēta (Īrija), taču attālumi ievērojami atšķiras;
 - attiecībā uz iedzīvotāju skaitu lidostas apkalpošanas zonā 2012. gada 28. septembra pētījumā bija atsauce vienīgi uz lielākās pilsētas 150 kilometru attālumā iedzīvotāju skaitu, nevis uz iedzīvotāju skaitu lidostas apkalpošanas zonā;
 - attiecībā uz labklājības parametriem apkārtējā teritorijā 2012. gada 28. septembra pētījumā izraudzītie atsaucē elementu precīzi neatspoguļoja attiecīgo lidostu apkārtējās teritorijas, un labklājība būtiski atšķiras katrā reģionā;
 - lidostas aizzonas parametrs 2012. gada 28. septembra pētījumā neesot minēts ne attiecībā uz izlidojošajiem pasažieriem, ne ielidojošajiem pasažieriem; taču, ņemot vērā Vidusjūras piekrastes tūrisma pievilcību, Nīmas lidosta galvenokārt koncentrējoties uz ielidojošajiem pasažieriem, bet Prestvīkas un Bornmutas lidostas piedāvājot potenciālo tirgu izlidojošajiem pasažieriem.
- 240 No tā izriet, ka, pamatojoties uz visiem šiem elementiem, Komisija, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka 2012. gada 28. septembra pētījumā izvēlētais lidostas nebija pietiekami salīdzināmas ar Nīmas lidostu.
- 241 Šo secinājumu nevar atspēkot ar prasītāju izvirzītajiem argumentiem.
- 242 Pirmām kārtām, runājot par argumentu, ka Bornmutas lidosta no 2001. līdz 2011. gadam ir strādājusi ar peļņu, nesāņemot subsīdijas, ir jāuzsver, ka, lai gan ir taisnība, ka šis apstāklis ir atbilstošs, lai šīs lidostas rīcību apsvērtu kā tirgus ekonomikas dalībnieka rīcību, tomēr nemainīgs paliek fakts, ka šī lidosta pieder publiskai struktūrai.
- 243 Otrām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka Prestvīkas lidosta bija ne tikai privātīpašumā, bet arī rentabla laikposmā no 2000. līdz 2008. gadam, ir jākonstatē, ka, lai arī šie apstākļi runā par labu tam, ka tā rīkojas kā tirgus ekonomikas dalībnieks, ar tiem nevar tikt apšaubīts Komisijas rakstveida apsvērumos un tiesas sēdē paustais precizējums, ka šī lidosta sāka strādāt ar zaudējumiem un tā bija jānodod Skotijas valdībai 2013. gadā, līdz ar to tā nav uzskatāma par piemērotu salīdzinājuma elementu, lai noteiktu uzticamu tirgus cenu par lidostas pakalpojumiem (skat. apstrīdētā lēmuma 378. apsvērumu).
- 244 Trešām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka pirmkārt, *Ryanair* no 2006. līdz 2009. gadam ir izmantojusi vairākus vasaras maršrutus uz Grenobles lidostu un no tās un, otrkārt, šo lidostu apsaimniekoja privāts operators, kas piemēroja visaugstākās lidostas maksas no visām atsaucē lidostām, ir jākonstatē, ka, lai gan *Ryanair* apkalpoja reisus ārpus ziemas sezonas, nešķita, ka šīs darbības izraisīja tās pakalpojumu piedāvāšanu visa gada garumā. Šajā ziņā prasītāju arguments nav pretrunā Komisijas konstatējumam, ka Grenobles lidostas darbība tika ievērojami koncentrēta uz ziemas sezonu, kas to atšķīra no Nīmas lidostas situācijas, kurā, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma, *Ryanair* nodrošināja vismaz noteiktu ikdienas reisu skaitu visa gada garumā.
- 245 Ceturtām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka saskaņā ar Komisijas sniegto informāciju, kapitālieguldījumi Nokas lidostā nepārsniedza 6 % no šīs lidostas aktīviem laikposmā no 2002. līdz 2012. gadam, ir jāatzīmē, ka Komisija, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka šāda mēroga valsts līdzekļu ieguldījums bija atbilstošs elements tās vērtējumā par to, vai šī lidosta bija piemērota, lai to izmantotu kā atsaucē elementu.

- 246 Piektām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka četras no salīdzinājuma lidostām bija līdzīgas Nīmas lidostai attiecībā uz kopējās satiksmes vai *Ryanair* satiksmes parametru, ir jāuzskata, kā to norāda Komisija, ka 2012. gada 28. septembra pētījumā minētie skaitļi liecina, ka kopējā pasažieru satiksme lidostās un *Ryanair* satiksme šajās lidostās būtiski atšķirās gan katrā lidostā, gan attiecībā uz Nīmas lidostu. Tādējādi no minētā pētījuma izriet, ka pastāv ievērojamas atšķirības starp satiksmi Nīmas lidostā un satiksmi Prestvikas lidostā (visā attiecīgajā periodā), Bornmutas lidostā un Nokas lidostā (attiecīgā perioda pēdējā daļā).
- 247 Tāpat, runājot par prasītāju argumentu, ka 2012. gada 28. septembra pētījumā saistībā ar labklājības parametru apkārtējā teritorijā ir sniegti dati par Nokas lidostu reģionālā mērogā, lai salīdzinātu gada iekšzemes kopproduktu uz iedzīvotāju, lai gan aplēses par ikmēneša ienākumiem bija sniegtas attiecībā uz visu Īriju, ir jākonstatē, ka ar šo argumentu nevar tikt atspēkoti Komisijas konstatējumi attiecībā uz konkrētiem citiem parametriem.
- 248 Tādēļ, neraugoties uz iepriekš 242. un 243. punktā izdarītajiem konstatējumiem, ir jāsecina, ka, ņemot vērā visus uzticamos atsaucē elementus un dažādos parametrus, kas minēti apstrīdētā lēmuma 365. apsvērumā, Komisija, noraidot 2012. gada 28. septembra pētījumā piedāvāto salīdzinājuma lidostu atlasī, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- 249 Runājot par prasītāju argumentu, kas ir atvedināts no Komisijas necenšanās iegūt informāciju no privātām lidostām vai privāti apsaimniekotām lidostām, lai rastu salīdzinājuma kritērijus, ir jānorāda, ka šis iebildums attiecas uz Komisijas veicamās izmeklēšanas apjomu, kad tai konkrētajiem līgumiem ir jāpiemēro tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs.
- 250 Saskaņā ar judikatūru Komisijai, piemērojot privātā ieguldītāja kritēriju, pasākuma vērtējumā ir jāņem vērā visi būtiskie elementi un pasākuma konteksts (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 17. decembris, *Ryanair/Komisija*, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. punkts).
- 251 Šajā ziņā par atbilstīgu ir jāuzskata jebkura informācija, kas var nemazsvarīgi ietekmēt parasti piesardzīga un rūpīga privāta tirgus ekonomikas dalībnieka lēmumu pieņemšanas procesu, tam esot situācijā, kas ir tuvākā iespējamā attiecīgās dalībvalsts situācijai (pēc analogijas skat. spriedumu, 2017. gada 20. septembris, *Komisija/Frucona Košice*, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 60. punkts).
- 252 Jāatgādina arī tas, ka Savienības tiesai lēmuma valsts atbalsta jomā tiesiskums ir jāvērtē, pamatojoties uz informāciju, kāda varēja būt Komisijas rīcībā lēmuma pieņemšanas brīdī (spriedums, 2017. gada 20. septembris, *Komisija/Frucona Košice*, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 70. punkts).
- 253 Informācijā, kura “varēja būt” Komisijas rīcībā, ietilpst tā, kam šķiet esam nozīme vērtējumā, kas jāveic saskaņā ar šā sprieduma 251. punktā atgādināto judikatūru, un kuru tā pēc pieprasījuma varēja iegūt administratīvā procesa gaitā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 20. septembris, *Komisija/Frucona Košice*, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 71. punkts).
- 254 Šajā lietā, pirmām kārtām, ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 378. apsvērumā ir atgādinājusi savas šaubas, kas izklāstītas 2014. gada pamatnostādņēs un saskaņā ar kurām šajā stadijā nav iespējams noteikt atbilstošu salīdzinājuma kritēriju, lai lidostu sniegtajiem pakalpojumiem noteiktu uzticamu tirgus cenu. Komisija it īpaši minēto pamatnostādņu 56.–58. punktā norāda – fakts, ka lielākā daļa Savienības lidostu saņem publisku finansējumu, ka valsts iestādes valstij piederošas lidostas tradicionāli uzskata par vietējo attīstību veicinošiem infrastruktūras objektiem, nevis par uzņēmumiem, kas darbojas saskaņā ar tirgus noteikumiem, ka valstij piederošu lidostu tarifi parasti tiek noteikti nevis atbilstoši tirgus apsvērumiem, bet gan, ņemot vērā sociālus vai reģionālās politikas apsvērumus, un ka pat privāto lidostu tarifus var stipri ietekmēt tarifi, kādus piemēro lielākā daļa publiski subsidētu lidostu. Tāpēc, lai arī nav izslēgts, ka ir iespējams atrast pietiekamu skaitu piemērotu salīdzinājuma lidostu, kā Komisija to paskaidroja tiesas sēdē, tā uzskata, ka saskaņā ar 2014. gada pamatnostādņu 61. punktu papildu rentabilitātes analīze esot visatbilstošākais kritērijs konkrēto līgumu novērtēšanai.

- 255 Otrām kārtām, ir jāatgādina, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir norādījusi, ka lidostu atšķirīgā izdevumu un ieņēmumu struktūra un vājā lidostu savstarpējo darījumu salīdzināmība ir apsvērumi, kas pamato atkāpšanos no salīdzinošās analīzes (apstrīdētā lēmuma 362. un 363. apsvērumi).
- 256 Trešām kārtām, ir jānorāda, ka lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt apsvērumus, norādot, ka Francijas iestādes nav sniegušas nekādu salīdzinātāju, kas ļautu novērtēt, vai *Ryanair* maksātā cena bija normāla tirgus cena.
- 257 Piemēram, administratīvajā procesā *Ryanair* iesniedza 2012. gada 28. septembra pētījumu, piedāvājot salīdzinājuma lidostu atlasī.
- 258 Atbildot uz Vispārējās tiesas jautājumu tiesas sēdē, Komisija paskaidroja, ka, lai arī 2014. gada pamatnostādnēs ir paredzēta iespēja veikt salīdzinošu analīzi, lietas materiālos esošie elementi neesot ļāvuši veikt šādu analīzi, lai tā būtu lietderīga šajā konkrētajā gadījumā.
- 259 Ceturtām kārtām, kā norāda Komisija, lai novērtētu lidostas pakalpojumu maksas, ir jāņem vērā ne tikai publicētie tarifi, bet arī liels daudzums katrai aviosabiedrībai individuāli piešķirto atlaižu, kā arī viss mārketinga pakalpojumu līgums. Parasti šī pēdējā informācija ir konfidenciāla, un Komisijai tā nav brīvi pieejama.
- 260 Šādos apstākļos Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja konkrētajā gadījumā izvēlēties papildu rentabilitātes analīzi, nevis salīdzinošo analīzi, izmeklēšanas gaitā neuzrunājot privātas lidostas vai privāti apsaimniekotas lidostas, lai identificētu iespējamās lidostas, kas ir pietiekami salīdzināmas ar Nīmas lidostu, un rastu šajās pašās lidostās salīdzināmu darījumu atlasī.
- 261 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, prasītāju iebildums par faktu, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka *Ryanair* iesniegtie pierādījumi nepierādīja, ka 2012. gada 28. septembra pētījumā atlasītās lidostas bija pietiekami salīdzināmas ar Nīmas lidostu, un par pamatojuma trūkumu šajā ziņā ir jānorāda.

5) Par iebildumu, kas ir atvedināts no fakta, ka Komisija kļūdaini nav veikusi "kopēju" salīdzinošo analīzi

- 262 Prasītājas apgalvo, ka, pat ja salīdzinošajā analīzē maksājumi *AMS* par mārketinga pakalpojumiem būtu bijuši jāatskaita no lidostas maksām, ko *Ryanair* maksāja, Komisija tomēr, neveicot šādu "kopēju" analīzi, esot pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Tās iesniedz sava ekonomikas konsultanta 2016. gada 2. februāra pētījumu, kurā ir šāda analīze un saskaņā ar kuru neto maksas, ko *Ryanair* maksāja Nīmas lidostai, ņemot vērā maksājumus, ko saņēma *AMS* saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumiem, bija lielākas par vidējām neto maksām, kādas maksātas salīdzinātajās lidostās gan par pasažieri, gan par reisiem.
- 263 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijai nevar tikt pārmests, ka tā nav ņēmusi vērā iespējamus faktiskos vai tiesiskos elementus, kas tai varēja tikt iesniegti administratīvajā procesa laikā, bet netika iesniegti, jo Komisijai nav pienākuma pēc savas ierosmes un ar pieņemumu palīdzību pārbaudīt, kādi fakti tai būtu varējuši tikt iesniegti (spriedumi, 1998. gada 2. aprīlis, Komisija/*Sytraval* un *Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 60. punkts, un 2004. gada 14. janvāris, *Fleuren Compost*/Komisija, T-109/01, EU:T:2004:4, 49. punkts). Turklāt saskaņā ar judikatūru Savienības tiesai lēmuma valsts atbalsta jomā tiesiskums ir jāvērtē, pamatojoties uz informāciju, kāda varēja būt Komisijas rīcībā lēmuma pieņemšanas brīdī (skat. iepriekš 252. punktu).
- 264 Tomēr Komisijai inkriminēto pasākumu izmeklēšanas procedūra ir jāveic rūpīgi un objektīvi, lai galīgā lēmuma pieņemšanas brīdī tās rīcībā būtu iespējami pilnīgākie un ticamākie pierādījumi šāda lēmuma pieņemšanai (spriedumi, 2010. gada 2. septembris, Komisija/*Scott*, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 90. punkts, un 2016. gada 16. marts, *Frucona Košice*/Komisija, T-103/14, EU:T:2016:152, 141. punkts).

- 265 Šajā gadījumā ir jāatgādina, ka lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija darīja zināmu savu uzskatu šajā stadijā, ka privātā ieguldītāja kritērija piemērošanai ir kopīgi jāizvērtē lidostas pakalpojumu līgumi un mārketinga pakalpojumu līgumi.
- 266 Tomēr prasītājas atsaucas uz to ekonomikas konsultanta 2016. gada 2. februāra pētījumā, kas pirmo reizi tika iesniegts tikai Vispārējā tiesā, veiktu kopēju salīdzinošu analīzi par lidostas maksām, atskaitot mārketinga maksājumus. Tādēļ Komisijai nevar pārnest, ka tā to nav ņēmusi vērā.
- 267 Turklāt iepriekš 254.–260. punktā paskaidroto iemeslu dēļ Komisijai šajā konkrētajā lietā nebija jāveic citi pasākumi, lai iegūtu datus kopējas salīdzinošās analīzes veikšanai.
- 268 Līdz ar to prasītāju iebildums par to, ka Komisija kļūdaini nav veikusi “kopēju” salīdzinošu analīzi, ir jānoraida.

[..]

3. Par trešo daļu, kas ir atvedināta no acīmredzamām kļūdām vērtējumā un nepietiekama pamatojuma attiecībā uz papildu rentabilitātes analīzi [..]

b) Par iebildumu saistībā ar motīviem, kas ir Nīmas lidostas apsaimniekotāju lēmuma noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumus pamatā

c) Par iebildumu saistībā ar atteikumu ņemt vērā iespējamību, ka daļu no mārketinga pakalpojumiem esot bijis iespējams iegādāties vispārējo interešu nolūkā

d) Par iebildumu saistībā ar kļūdainu apgalvojumu, ka SMAN un VTAN veido vienu struktūru

- 372 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas vajadzībām VTAN un SMAN veidoja vienu vienīgu struktūru. Nolemjot, ka īpašumtiesību attiecības nebija nepieciešams priekšnoteikums un ka citas ekonomiskās saiknes starp šīm abām struktūrām bija pietiekamas, Komisija esot kļūdaini interpretējusi judikatūru un pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- 373 Šajā ziņā ir jāatgādina nospriestais, ka privātā investora kritērija piemērošanas ietvaros komercdarījums, lai izvērtētu, vai valsts struktūra un tās kontrolēta struktūra, abas kopumā ņemot, ir rīkojušās kā racionāli tirgus ekonomikas dalībnieki, ir jāapskata tā kopumā. Faktiski Komisijai, izvērtējot strīdīgos pasākumus, ir pienākums ņemt vērā visus būtiskos elementus un to kontekstu, ieskaitot tos, kas ir saistīti ar tādas iestādes vai iestāžu situāciju, kuras veic strīdīgos pasākumus (skat. spriedumu, 2008. gada 17. decembris, *Ryanair/Komisija*, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 374 Šajā gadījumā, kaut arī starp SMAN un VTAN nepastāvēja īpašumtiesību attiecības, Komisija tomēr apstrīdētā lēmuma 277.–299. apsvērumā ir konstatējusi, ka SMAN bija izšķiroša ietekme pār VTAN lēmumiem attiecībā uz prasītājiem.
- 375 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka Komisija pamatoti ir uzskatījusi, ka starp SMAN un VTAN bija pietiekami ciešas ekonomiskas saites, lai tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas vajadzībām to rīcību attiecībās ar prasītājiem izvērtētu kopīgi (apstrīdētā lēmuma 307.–309. apsvērumi).
- 376 Līdz ar to prasītāju iebildums par kļūdainu apgalvojumu, ka SMAN un VTAN veido vienu struktūru, ir jānoraida.

f) Par iebildumu attiecībā uz atteikumu ņemt vērā plašākus ieguvumus, kas izriet no Nīmas lidostas attiecībām ar Ryanair

[..]

g) Par iebildumu attiecībā uz Nīmas lidostas paziņotu datu nepārbaudīšanu un to nesalīdzināšanu ar labi pārvaldītas lidostas datiem

- 415 Prasītājas apgalvo, ka Komisija kļūdaini nav pārbaudījusi Nīmas lidostas paziņotos datus par izmaksām un nav tos salīdzinājusi ar tipiskiem pareizi pārvaldītas lidostas datiem. Šajā gadījumā Nīmas lidostas papildu apsaimniekošanas izmaksas, kuras Komisija ir norādījusi apstrīdētajā lēmumā, esot ievērojami augstākas par izmaksām, kādas tā noteikusi citās lietās, kā rezultātā Nīmas lidosta tiekot pārvaldīta ļoti neefektīvi. Līdz ar to šīs izmaksas neatbilstot tādām tirgus izmaksām, kādas rodas efektīvi pārvaldītai lidostai, un tādēļ nevarot tikt izmantotas kā atsauce, lai novērtētu, vai *Ryanair* ir guvusi priekšrocību, ko tā nebūtu ieguvusi no tirgus ekonomikas dalībnieka.
- 416 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar judikatūru Komisijai ir jānovērtē, vai racionāls tirgus ekonomikas dalībnieks situācijā, kas ir vistuvākā iespējamā attiecīgās valsts iestādes situācijai, būtu bijis ieinteresēts veikt attiecīgo pasākumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 5. jūnijs, Komisija/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 84. punkts). Tāpēc ir jāņem vērā tādas publiskās iestādes reālo izmaksu un ieņēmumu struktūra, kuras rīcība tiek salīdzināta ar tirgus ekonomikas dalībnieka rīcību.
- 417 Šajā gadījumā no tā izriet, ka – pretēji prasītāju apgalvotajam – šajā gadījumā Komisijai tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas ietvarā nebija jāpārbauda, vai Nīmas lidostas papildu darbības izmaksas un ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi bija tādi, kādus varētu sagaidīt no vidējas vai labi un efektīvi pārvaldītas lidostas. Līdz ar to Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja balstīties uz reālām provizoriskām Nīmas lidostas izmaksām un ienākumiem, lai novērtētu, vai prasītājas ir saņēmušas ekonomisku priekšrocību.
- 418 Tādu pašu iemesla dēļ Komisijai nebija arī pienākuma ņemt vērā izmaksas, kas tika konstatētas citās lidostās, nevis Nīmas lidostā.
- 419 Turklāt pārskatīšana, kuras rezultātā tiek iegūti reāli valsts uzņēmuma izmaksu un ieņēmumu skaitļi, būtu pretrunā LESD 107. panta 1. punkta priekšrakstam, kurā nav paredzēta nošķiršana atkarībā no publiskas struktūras valstiskas iejaukšanās cēloņiem vai mērķiem, bet gan tā tiek definēta atkarībā no sekām (spriedums, 2012. gada 5. jūnijs, Komisija/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 77. punkts).
- 420 Līdz ar to Komisija, nepārbaudot, vai Nīmas lidostas paziņotās izmaksas un ieņēmumi atbilst tādiem, kādi parasti ir sagaidāmi no labi pārvaldītas vai efektīvas lidostas, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- 421 Tātad ceturtais pamats ir jānoraida kā nepamatots.
- 422 Līdz ar to prasība ir jānoraida kopumā un nav jāņem par prasītāju pieteikumu par procesa organizatoriskajiem pasākumiem, ciktāl tas attiecas uz citiem pasākumiem, kuri vēl nav veikti.

IV. Par tiesāšanās izdevumiem

- 423 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram nolēmums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram nolēmums ir labvēlīgs. Tā kā prasītājam spriedums ir nelabvēlīgs, tām ir jāpiespriež segt savus, kā arī atlīdzināt Komisijas tiesāšanās izdevumus saskaņā ar tās prasījumiem.

424 Piemērojot Reglamenta 138. panta 1. punktu, Padome sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

nospiež:

- 1) **Prasību noraidīt.**
- 2) ***Ryanair DAC un Airport Marketing Services Ltd* sedz pašas savus, kā arī atlīdzina Eiropas Komisijas tiesāšanās izdevumus.**
- 3) **Eiropas Savienības Padome sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2018. gada 13. decembrī.

[Paraksti]

[..]