



## Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

2018. gada 13. decembrī\*

Valsts atbalsts – Nolīgumi 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 – Priekšrocība – Privātā ieguldītāja kritērijs – Atgūšana – Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. pants – Piekļuve lietas materiāliem – Tiesības tikt uzklausītam

Lietā T-165/16,

*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*, *L. Armati* un *S. Noë*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

**Eiropas Savienības Padome**, ko pārstāv *S. Boelaert* un *S. Petrova*, pārstāves,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību, kas ir pamatota ar LESD 263. pantu un ar ko tiek lūgts daļēji atcelt Komisijas Lēmumu (ES) 2016/287 (2014. gada 15. oktobris) par valsts atbalstu SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ko Vācija piešķirusi par labu *Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair Ltd* (OV 2016, L 59, 22. 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,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2018. gada 4. jūlija tiesas sēdi,

\* Tiesvedības valoda – angļu.

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums<sup>1</sup>

### Tiesvedības priekšvēsture

#### Konkrētie pasākumi

- 1 Pirmā prasītāja *Ryanair DAC*, agrāk *Ryanair Ltd* (turpmāk tekstā – “*Ryanair*”), ir Īrijā reģistrēta aviosabiedrība, kas veic vairāk nekā 1800 lidojumus dienā, savienojot 200 galamērķus 31 valstī Eiropā un Ziemeļāfrikā. Otrā prasītāja *Airport Marketing Services Ltd* (turpmāk tekstā – “*AMS*”) ir *Ryanair* meitasuzņēmums, kas sniedz mārketinga stratēģijas risinājumus, un tās darbību lielākoties veido reklāmas laukumu pārdošana *Ryanair* interneta vietnē.
- 2 Altenburgas-Nobicas lidosta atrodas Tiringenes federālās zemes dienviddaļā Vācijā. Šī lidosta pieder un to apsaimnieko uzņēmums *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* (turpmāk tekstā – “*AOC*”), kuras akcionāri ir valsts iestādes vai pilnībā valstij piederošas struktūras.
- 3 No 2003. līdz 2011. gadam *Ryanair* nodrošināja no šīs lidostas ikdienas lidojumus uz Londonas Stanstedas lidostu (Apvienotā Karaliste). Kopš 2007. gada tā arī sāka apkalpot maršrutu uz Barselonas Žironas lidostu (Spānija). Vēl tā 2009. gadā atklāja maršrutu uz Edinburgas lidostu (Apvienotā Karaliste) un 2010. gadā – maršrutu uz Alikantes lidostu (Spānija).
- 4 Tādējādi *AOC* 2003. gada 3. martā uz desmit gadiem noslēdza ar *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumu, saskaņā ar kuru *Ryanair* apņēmas veikt regulārus ikdienas reisus uz Londonas Stanstedas lidostu. Par lidostas pakalpojumu sniegšanu *Ryanair* bija jāmaksā maksa saskaņā ar Altenburgas-Nobicas lidostas noteikumiem par lidostas maksām, kuri bija spēkā to izpildes datumā, kā arī summa, ko veido pasažieru drošības nodoklis un valsts nodevas. Prasītājas ir norādījušas, ka lidostas pakalpojumu līgums bija pamats plašākai sadarbībai starp pusēm, aptverot kopumā četrus maršrutus (galamērķus Londonā, Žironā, Edinburgā un Alikantē).
- 5 Turklāt *AOC* noslēdza trīs mārketinga pakalpojumu līgumus – pirmo ar *Ryanair*, bet pārējos divus ar *AMS*.
- 6 Saskaņā ar pirmo mārketinga pakalpojumu līgumu, kas parakstīts 2003. gada 7. aprīlī uz desmit gadiem, *Ryanair* bija jāveic mārketinga darbības, lai reklamētu Altenburgas-Nobicas reģionu. Kā atbildība par to *AOC* bija jāmaksā divas maksas. Pirmkārt, tā maksāja “rezultatīvātes maksu” par katru izceļojošo pasažieri, kā rezultātā *Ryanair* maksāja neto maksu par katru pasažieri saistībā ar nolaišanos, vietējo gaisa satiksmes kontroli, apgaismojumu, automobiļu stāvlaukumu (neietverot diennakts stāvlaukumu), apkalpošanu uz zemes saistībā ar rampu un pasažieriem, infrastruktūru un pasažieru apkalpošanas maksu par aviopakalpojumiem pasažieriem. *AOC* aprēķināja neto maksu par katru pasažieri atbilstīgi pasažieru noslodzes kalendāram un iesniedza *Ryanair* aprēķinus katras nedēļas beigās. *Ryanair* aprēķināja maksu par rezultātiem un iesniedza *AOC* aprēķinus 30 dienu laikā pēc katra mēneša beigām. Katrs aprēķins tika veikts, pamatojoties uz iepriekšējā kalendārā mēnesī sniegtajiem pakalpojumiem. *Ryanair* varēja atskaitīt savu rezultatīvātes maksu no *AOC* ikmēneša rēķiniem par nolaišanās nodevām. Otrkārt, *AOC* maksāja “rezultatīvātes maksu”, pamatojoties uz noteiktu procentuālu daļu no iespējama lidostas saņemto maksu paaugstinājuma, proti, 100 % no valsts iekasētā drošības nodokļa paaugstinājuma, līdz 10 % no likmes, kāda publicēta uz pieciem gadiem, 100 % no

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

visiem publicēto maksu paaugstinājumiem vai nodevām, maksājumiem vai nodokļiem, kas iekļauti publicētajās lidostas maksās, nepārsniedzot 10 % piecu gadu laikposmā no kopējās publicētās maksas, ko maksā *Ryanair*.

- 7 Saskaņā ar otro mārketinga pakalpojumu līgumu, kas parakstīts 2008. gada 28. augustā sākotnēji uz diviem gadiem, *AMS* apņēmas sniegt mārketinga pakalpojumus, kuri ietvēra reklāmu *Ryanair* interneta vietnē, par ko *AOC* 2008. gadā samaksāja summu [konfidenciāli]<sup>2</sup> apmērā, bet 2009. gadā summu [konfidenciāli] apmērā. Līgums bija saistīts ar *Ryanair* apņemšanos nodrošināt reisu maršrutā no Altenburgas-Nobicas lidostas uz Londonas Stanstedas lidostu katru dienu vasarā un četras reizes nedēļā ziemā, kā arī uz Žironas lidostu trīs reizes nedēļā tikai vasarā.
- 8 Saskaņā ar trešo mārketinga pakalpojumu līgumu, kas parakstīts 2010. gada 25. janvārī sākotnēji uz vienu gadu, *AMS* atkal apņēmas sniegt mārketinga pakalpojumus, kas ietvēra reklāmu *Ryanair* interneta vietnē, par ko *AOC* samaksāja summu [konfidenciāli] apmērā. Līgums bija saistīts ar *Ryanair* apņemšanos, sākot no 2010. gada vasaras un tikai IATA vasaras sezonā, kas sākas 2010. gada 28. martā un beidzās 2010. gada 30. oktobrī, nodrošināt maršrutus starp Altenburgas-Nobicas lidostu un Londonas Stanstedas (septiņas reizes nedēļā), Žironas (trīs reizes nedēļā) un Alikantes (divas reizes nedēļā) lidostām.
- 9 Pēc tam maršruti uz Barselonas-Žironas, Edinburgas un Alikantes lidostām tika pārtraukti, un 2011. gada 31. martā tas pats notika ar maršrutu uz Londonas Stanstedas lidostu, kā rezultātā *Ryanair* pārtrauca visu savu darbību no Altenburgas-Nobicas lidostas.

[..]

### **Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi**

- 25 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kanceleijā iesniegts 2016. gada 18. aprīlī, prasītājas cēla šo prasību.
- 26 Ar atsevišķu dokumentu, kas Vispārējās tiesas kanceleijā iesniegts 2016. gada 30. maijā, prasītājas iesniedza pieteikumu par procesa organizatorisko pasākumu veikšanu.
- 27 Ar 2016. gada 20. jūnijā iesniegtu dokumentu Komisija sniedza savus apsvērumus par šo pieteikumu noteiktajā termiņā.
- 28 Ar 2016. gada 22. jūnijā iesniegtu dokumentu Eiropas Savienības Padome lūdza atļauju iestāties šajā lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Ar 2016. gada 6. septembra lēmumu Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs šo lūgumu apmierināja.
- 29 Ar 2018. gada 15. marta lēmumu Vispārējā tiesa nolēma lietu nodot sestajai palātai paplašinātā sastāvā.
- 30 Pamatojoties uz tiesneša referenta ziņojumu, Vispārējā tiesa nolēma uzsākt tiesvedības mutvārdu daļu un Reglamenta 88. pantā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros aicināja lietas dalībniekus atbildēt uz noteiktiem jautājumiem.
- 31 Lietas dalībnieku mutvārdu apsvērumi tika uzklausīti 2018. gada 4. jūlija tiesas sēdē.
- 32 Prasītāju prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
  - atcelt apstrīdētā lēmuma 1. panta 4. punktu, kā arī 2. un 4. pantu;

2 Konfidenciālie dati ir aizsegti.

– piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

33 Komisijas, ko atbalsta Padome, prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

- prasību noraidīt;
- piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

### **Juridiskais pamatojums**

[..]

***Par trešo pamatu, kas ir atvedināts no LESD 107. panta 1. punkta pārkāpuma tādēļ, ka Komisija nav pierādījusi priekšrocības esamību***

[..]

*Par ceturto daļu, kas ir atvedināta no acīmredzamām kļūdām Komisijas veiktajā vērtējumā un pamatojuma trūkuma tās veiktajā rentabilitātes analizē*

[..]

– *Par iebildumu, kas ir atvedināts no nepiemērotu pieņēmumu izmantošanas rentabilitātes aprēķinā*

[..]

247 Pirmām kārtām, runājot par argumentu, saskaņā ar kuru Komisija ir kļūdaini novērtējusi konkrēto līgumu rentabilitāti, aplūkojot tikai septiņu mēnešu laika periodu, vispirms ir jāatgādina, ka šis arguments ir jāvērtē tieši saskaņā ar tirgus ekonomikas dalībnieka principu, kāds tas izriet no LESD 107. panta 1. punkta, nevis saskaņā ar 2014. gada pamatnostādņēm.

248 Turpinot, no judikatūras (skat. iepriekš 106. punktu) izriet, ka ir jāpārbauda, vai Komisija savā papildu rentabilitātes analizē varēja pamatoti uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos Altenburgas-Nobicas lidostas vietā, būtu novērtējis interesi noslēgt 2010. gada 25. janvāra līgumu kombinācijā ar 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu un 2003. gada 7. aprīļa mārketinga pakalpojumu līgumu, balstoties tikai uz septiņu mēnešu laika periodu.

249 Saprātīga tirgus ekonomikas dalībnieka rīcību nosaka rentabilitātes perspektīvas daudz ilgākā termiņā (spriedums, 1991. gada 21. marts, Itālija/Komisija, C-305/89, EU:C:1991:142, 20. punkts). Šāds dalībnieks, kas vēlas maksimāli palielināt savu peļņu, ir gatavs uzņemties aprēķinātus riskus, nosakot piemērotu atlīdzību, kāda sagaidāma no sava ieguldījuma.

250 Tomēr šajā lietā nav strīda par to, ka konkrētie trīs līgumi, it īpaši 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līgums, tika noslēgti uz noteiktu laiku. Tādējādi Komisija apstrīdētā lēmuma 259. apsvērumā ir konstatējusi, ka šis pēdējais līgums sākās 2010. gada 25. janvārī un beidzās vienu gadu pēc pirmā maršruta atklāšanas, kas bija plānota 2010. gada vasaras sezonā. Tā kā *Ryanair* aviopakalpojumi aptvēra tikai septiņu mēnešu periodu, t.i., IATA 2010. gada vasaras sezonu, Komisija savu rentabilitātes analīzi veica tikai par šo periodu.

- 251 Nav arī strīda par to, kā apgalvo Komisija un ko prasītājas nav apstrīdējušas, ka pirms konkrēto līgumu noslēgšanas Altenburgas-Nobicas lidostas apsaimniekotājs nebija sagatavojis uzņēmējdarbības plānu par maršrutu uz Londonas, Žironas un Alikantes lidostām apkalpošanu.
- 252 Šādā kontekstā Komisija varēja nekļūdīgi uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks rentabilitātes pieaugumu būtu novērtējis, apvienojot konkrētos trīs līgumus attiecībā uz izmaksām un ieņēmumiem konkrētā maršruta apkalpošanas darbības laikā, proti, septiņos mēnešos.
- 253 Prasītāju arguments, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 259. apsvērumā esot kļūdaini uzskatījusi, ka 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līgums beidzoties vienu gadu pēc pirmā *Ryanair* maršruta atklāšanas, nevis pēc *AMS* mārketinga pakalpojumu sniegšanas, nav efektīvs. Proti, prasītājas nav pierādījušas, ka šādai kļūdai, lai arī cik nožēlojama tā nebūtu, būtu bijusi nozīmīga ietekme uz paredzamo papildu rentabilitātes aprēķinu saistībā ar 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līgumu. Kā Komisija paskaidroja tiesas sēdē, atbildot uz Tiesas uzdotu jautājumu, šķiet, ka, pat ja līgums būtu bijis noslēgts sākotnēji uz vienu gadu no pirmā *AMS* mārketinga pakalpojuma, ieņēmumi no aviācijas un ar aviāciju nesaistītās darbības, kā arī paredzamās apsaimniekošanas papildu izmaksas saistībā ar *Ryanair* maršrutu apkalpošanu Altenburgas-Nobicas lidostā nemainītos. Līdzīgi nav pierādīts, ka *AMS* vēlākai rēķinu izrakstīšanai *AOC* par mārketinga pakalpojumu cenām būtu bijusi jebkāda ietekme uz summu, kas *AOC* bija jāmaksā saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu un kas bija daļa no izmaksām, kuras jāņem vērā 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līguma papildu rentabilitātes analizē.
- 254 Fakts, ka Komisija ņēma vērā faktisko *Ryanair* maršruta apkalpošanas ilgumu, nevis 2010. gada 25. janvāra līguma darbības ilgumu, proti, vienu gadu, neietekmē apstrīdētajā lēmumā veiktās papildu rentabilitātes analīzes derīgumu. Komisija patiesi, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja pieņemt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu rēķinājies tikai ar papildu ieņēmumiem laikposmā, kādā *Ryanair* apņēmas nodrošināt attiecīgo maršrutu. Šajā ziņā ir jāatgādina, ka prasītājas nav pierādījušas, ka Komisija, pieņemdama, ka *AMS* sniegtie mārketinga pakalpojumi nevarēja radīt ilgstošu ietekmi uz *Ryanair* interneta vietnes apmeklētāju uzvedību, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā (skat. iepriekš 184.–188. punktu).
- 255 Visbeidzot, arguments, saskaņā ar kuru Komisijai 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līguma rentabilitāte esot bijusi jāanalizē par laikposmu no šā līguma sākuma datuma līdz 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līguma beigu termiņam, nevar tikt atbalstīts.
- 256 Lai gan jāatzīst, ka 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgums un 2003. gada 7. aprīļa mārketinga pakalpojumu līgums turpināja būt piemērojami pēc 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līguma termiņa beigām, ir jākonstatē, ka pēc šo 2003. gada līgumu stāšanās spēkā, kuros bija paredzēti regulāri ikdienas lidojumi uz Londonas Stanstedas lidostu visa gada garumā (apstrīdētā lēmuma 47. apsvērumā), līgumslēdzēji bija pārskatījuši vai pat papildinājuši savas turpmākās sadarbības nosacījumus gan par lidojumu apkalpošanas saistībām, gan par atlīdzību par mārketinga pakalpojumiem. Tādējādi 2008. gada 28. augusta mārketinga pakalpojumu līgumā *Ryanair* apņēmas apkalpot vienu maršrutu uz šo lidostu katru dienu vasarā un četras reizes nedēļā ziemā, kā arī vienu maršrutu uz Žironas lidostu trīs reizes nedēļā tikai vasarā (apstrīdētā lēmuma 57. apsvērumā), savukārt 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līgumā *Ryanair* apņēmas apkalpot maršrutus uz Londonas Stanstedas lidostu (septiņas reizes nedēļā), uz Žironas lidostu (trīs reizes nedēļā) un uz Alikantes lidostu (divas reizes nedēļā) IATA vasaras sezonā. Tāpat 2008. gada 28. augusta mārketinga pakalpojumu līgumā un 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līgumā *AOC* apņēmas attiecīgi samaksāt summu [konfidenciāli] apmērā (skat. iepriekš 7. punktu) un summu [konfidenciāli] apmērā (skat. iepriekš 8. punktu), lai iegādātos *AMS* mārketinga pakalpojumus. Šie maksājumi tika pieskaitīti “rezultatīvātes maksai”, kura bija paredzēta 2003. gada 7. aprīļa mārketinga pakalpojumu līgumā kā atlīdzība par *Ryanair* sniegtajiem mārketinga pakalpojumiem.

- 257 Līdz ar to ir pamatoti pieņemt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos AOC vietā, 2010. gada 25. janvāra līguma noslēgšanas brīdī būtu rēķinājies ar to, ka, beidzoties šim pēdējam līgumam, prasītājas nebūtu vienkārši piekritušas atgriezties pie 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līguma un 2003. gada 7. aprīļa mārketinga pakalpojumu līguma noteikumiem, bet gan būtu uzstājušas uz jaunām sarunām par lidojumu apkalpošanas saistībām no Altenburgas-Nobicas lidostas, kā arī par jauniem maksājumiem par mārketinga pakalpojumiem.
- 258 Starp citu, apstākli, ka *Ryanair* nebija gatava vienkārši atgriezties pie sākotnējiem 2003. gada līgumu noteikumiem, neprasot jaunus maksājumus, *ex post* apstiprina fakts, ka, pirmkārt, *Ryanair* nodrošināja tikai vienu maršrutu IATA 2010./2011. gada ziemas sezonā, kas sākās 2010. gada 30. oktobrī un beidzās 2011. gada 28. martā, no Londonas Stanstedas lidostas un uz to, taču to darīja ar privātu reģionālo uzņēmumu finansiālu atbalstu (apstrīdētā lēmuma 32. apsvērums d) punkts un 64. apsvērums), un fakts, ka, otrkārt, AOC akcionāri un direktoru valde atteicās samaksāt *Ryanair* pieprasīto summu EUR 420 000 apmērā kā mārketinga maksu par 2011. gada vasaras lidojumu plānu, kā rezultātā 2011. gada martā *Ryanair* pārtrauca savu darbību Altenburgas-Nobicas lidostā.
- 259 Šādos apstākļos nav pierādīts, ka daudz piemērotāk būtu bijis, ja Komisija 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līguma paredzamo rentabilitāti būtu vērtējusi par laikposmu no šā līguma sākuma datuma līdz brīdim, kad beidzās 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgums, ar kuru šis līgums bija saistīts, proti, 2013. gada aprīlī, un tādējādi paplašinātu laika periodu no 2010. līdz 2013. gadam, nevis par septiņiem mēnešiem, kā bija izvēlējusies Komisija. Šajā ziņā ir jākonstatē, ka prasītāju iesniegtajā 2016. gada 14. aprīļa notā, protams, ir norādīts, ka 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšana kopā ar diviem citiem līgumiem būtu bijusi rentabla, ja rentabilitātes analīze būtu tikusi veikta par laikposmu no 2010. gada janvāra līdz 2013. gada aprīlim. Taču, kā Komisija ir pamatoti norādījusi, 2016. gada 14. aprīļa notā paustā analīze neietver jaunus paredzamos maksājumus par mārketinga pakalpojumiem.
- 260 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, ir jānoraida prasītāju iebildums par rentabilitātes analīzē aptverto laika periodu.
- 261 Otrām kārtām, attiecībā uz prasītāju argumentu par noslodzes koeficientu, pēc kura tiek mērīta gaisa kuģa kapacitāte, ir jākonstatē, ka, lai aprēķinātu sagaidāmo pasažieru skaitu saskaņā ar 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līgumu, Komisija apstrīdētā lēmuma 264. apsvērumā izraudzījās 80 % noslodzes koeficientu gaisa kuģī ar 189 sēdvietām, kas atbilda līgumā minētajai kapacitātei.
- 262 Vispārējā tiesā Komisija paskaidroja, ka 80 % noslodze ir saprātīgs pieņēmums. Šajā ziņā tā atsaucās uz *Ryanair* 2009. gada ziņojumu, kurā ir norādīts, pirmkārt, ka *Ryanair* tiklā apkalpoto lidojumu vidējais noslodzes koeficients bija 81 % un, otrkārt, ka noslodzes koeficienti jaunajos maršrutos, piemēram, 2010. gada 25. janvāra mārketinga pakalpojumu līgumā paredzētajā jaunajā maršrutā uz Alikantes lidostu, kopumā bija zemāki.
- 263 Turklāt atbildē uz Vispārējās tiesas jautājumu Komisija paskaidroja, ka tās izvēlētais 80 % noslodzes koeficients ir bijis optimistiskāks scenārijs, nekā bija pieņēmusi Altenburgas-Nobicas lidosta attiecībā uz plānotajiem ieņēmumiem no *Ryanair* darbības. Šajā ziņā Komisija izstrādāja tabulu, kuru Vācijas iestādes iesniedza administratīvajā procesā un kurā bija ietverti vairāki scenāriji ar 70–90 % noslodzes koeficientiem. Šajā tabulā bija paredzēts, ka pat ar 70 % noslodzes koeficientu no *Ryanair* darbības varētu tikt gūts pozitīvs rezultāts (skat. apstrīdētā lēmuma 99. apsvērumu).
- 264 Līdz ar to, lai noteiktu apstrīdētajā lēmumā izmantoto noslodzes koeficientu, Komisija pamatojās uz objektīviem elementiem, kas turklāt pietiekami pamato novirzi no 85 % noslodzes koeficienta, kāds tika piemērots citās valsts atbalsta lietās par prasītāju noslēgtajiem nolīgumiem ar citām lidostām. Tā kā noslodzes koeficientu aprēķina metodes, kas izmantotas citās lietās un apstrīdētajā lēmumā, ir atšķirīgas, ir jākonstatē, ka Komisijas pieeja nav atzīstama par nesaskanīgu.

- 265 Līdz ar to prasītāju iebildums par 80 % noslodzes koeficientu ir jānoraida.
- 266 Trešām kārtām, attiecībā uz prasītāju argumentu par to, ka ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu 2010. gadā aprēķinā nav ņemta vērā tīkla ārējā ietekme, ir jāatgādina, ka bez atbilstošas *ex ante* informācijas Komisija ir balstījusies uz pieņēmumu, ka 2010. gada janvārī, kad tika parakstīts mārketinga pakalpojumu līgums, Altenburgas-Nobicas lidosta ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu aprēķinā ņēma vērā savus reālos ieņēmumus iepriekšējos gados, kas bija ievērojami palielinājušies salīdzinājumā ar 2006. un 2007. gadu. Tādējādi Komisija pieņēma, ka Altenburgas-Nobicas lidosta 2010. gadā savas ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu prognozes balstīja uz iepriekšējiem diviem gadiem, pamatojoties uz vidējo summu 1,80–2,30 EUR par katru pasažieri 2008. un 2009. gadā (apstrīdētā lēmuma 263. apsvēruma b) punkts).
- 267 Jākonstatē, ka šajā ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu aprēķinā par 2010. gadu Komisija nav pieļāvusi nekādu acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- 268 Proti, kā ir paskaidrojusi Komisija, no lietas materiāliem izriet, ka prasītājas bija sniegušas ļoti līdzīgus pakalpojumus iepriekšējos gados saskaņā ar 2008. gada 28. augusta līgumu apvienojumā ar 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu un 2003. gada 7. aprīļa mārketinga pakalpojumu līgumu, kā rezultātā tirgus ekonomikas dalībniekam nebija iemesla prezumēt pēkšņu ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu palielināšanos par katru pasažieri tīkla ārējās ietekmes dēļ.
- 269 Tādēļ iebildums, kas ir atvedināts no nepiemērotu pieņēmumu izmantošanas rentabilitātes aprēķinā, ir jānoraida.

[..]

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

- 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]

[..]