



Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (szósta izba w składzie powiększonym)

z dnia 13 grudnia 2018 r.*ⁱ

Pomoc państwa – Porozumienia zawarte przez izbę handlowo-przemysłową w Nîmes-Uzès-Le Vigan z Ryanaiem i jego spółką zależną Airport Marketing Services – Usługi portu lotniczego – Usługi marketingowe – Decyzja uznająca pomoc za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i nakazująca jej odzyskanie – Pojęcie pomocy państwa – Możliwość przypisania państwu – Izba handlowo-przemysłowa – Korzyść – Kryterium inwestora prywatnego – Odzyskanie pomocy – Artykuł 41 karty praw podstawowych – Prawo dostępu do akt – Prawo do bycia wysłuchanym

W sprawie T-53/16

Ryanair DAC, dawniej Ryanair Ltd, z siedzibą w Dublinie (Irlandia),

Airport Marketing Services Ltd, z siedzibą w Dublinie,

reprezentowane przez adwokatów G. Berrischa, E. Vahidę, I.G. Metaxasa-Maranghidisa i B. Byrne'a, solicitor,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, reprezentowanej przez L. Flynna i S. Noëgo, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popierana przez

Radę Unii Europejskiej, reprezentowaną przez S. Boelaert, S. Petrovą i J. Knealego, działających w charakterze pełnomocników,

interwenient,

mającej za przedmiot oparte na art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia częściowej nieważności decyzji Komisji (UE) 2016/633 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej Nîmes-Uzès-Le Vigan oraz przedsiębiorstw Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Ltd i Airport Marketing Services Ltd (Dz.U. 2016, L 113, s. 32),

* Język postępowania: angielski.

SĄD (szósta izba w składzie powiększonym),

w składzie: G. Berardis, prezes, S. Papasavvas, D. Spielmann (sprawozdawca), Z. Csehi i O. Spineanu-Matei, sędziowie,

sekretarz: P. Cullen, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 25 października 2017 r.,

wyduje następujący

Wyrok¹

I. Okoliczności powstania sporu

A. Sporne środki

- 1 Skarżące, to jest Ryanair DAC, dawniej Ryanair Ltd, i Airport Marketing Services Ltd (zwana dalej „AMS”), są: pierwsza z nich – mającym siedzibę w Irlandii przewoźnikiem lotniczym, który obsługuje ponad 1800 lotów dziennie łączących 200 portów lotniczych w 31 państwach Europy i Afryki Północnej, zaś druga – spółką zależną Ryanaira, która dostarcza rozwiązań w zakresie strategii marketingowych, przy czym przeważająca część jej działalności polega na sprzedaży powierzchni reklamowych na stronie internetowej Ryanaira.
- 2 Port lotniczy Nîmes-Garons (zwany dalej „portem lotniczym w Nîmes”), którego właścicielem jest Republika Francuska, znajduje się w departamencie Gard we Francji. Ów port lotniczy był pierwotnie obsługiwany przez izbę handlowo-przemysłową (IHP) w Nîmes-Uzès-Le Vigan. Od dnia 1 lutego 2006 r. odpowiedzialność za zagospodarowanie, utrzymywanie, wykorzystywanie i rozwój strefy cywilnej tego portu lotniczego powierzono syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes (związkowi celowemu ds. zagospodarowania i rozwoju portu lotniczego Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes, zwanemu dalej „SMAN-em”), który stanowi podmiot publiczny obejmujący conseil départemental du Gard (radę departamentu Gard), communauté d'agglomération de Nîmes Métropole (wspólnotę aglomeracji Nîmes Métropole) i communauté d'agglomération du Grand Alès en Cévennes (wspólnotę aglomeracji Grand Alès en Cévennes). W okresie od 1 lutego 2006 r. do 31 grudnia 2006 r. SMAN powierzył tymczasowo obsługę portu lotniczego, o którym mowa, wspomnianej IHP w drodze przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej. W wyniku postępowania przetargowego SMAN zdecydował następnie zlecić, w ramach umowy o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej obowiązującej od dnia 1 stycznia 2007 r., podwykonawstwo w zakresie obsługi tego portu lotniczego spółce Veolia Transport, w której prawa i obowiązki wstąpiła należąca do niej w 100% spółka zależna Veolia Transport Aéroport Nîmes (zwana dalej „VTAN”) do celów wykonania umowy.
- 3 Działalność Ryanaira w porcie lotniczym w Nîmes rozpoczęła się w czerwcu 2000 r. Początkowa obsługa jedyne połączenia lotniczego między tym portem lotniczym a portem lotniczym Londyn Stansted rozszerzyła się na cztery połączenia lotnicze.

¹ Poniżej zostały odtworzone jedynie te punkty wyroku, których publikację Sąd uznał za wskazaną.

- 4 W powyższym względzie w dniu 11 kwietnia 2000 r. IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan zawarło umowę o świadczenie usług portu lotniczego z Ryanairem na okres dziesięciu lat, w której to umowie Ryanair zobowiązał się uruchomić codzienne połączenie między portem lotniczym w Nîmes i portem lotniczym Londyn Stansted (zwaną dalej „umową o świadczenie usług portu lotniczego z 2000 r.”).
- 5 Umowę o świadczenie usług portu lotniczego z 2000 r. zmieniono w wyniku wymiany korespondencji pod koniec 2001 r. i w marcu 2004 r., i przewidziano podwyższenie płatności ze strony IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan na rzecz Ryanaira w celu rozwijania dodatkowych połączeń. W dniu 10 października 2005 r. wspomniane IHP i Ryanair zawarły nową umowę o świadczenie usług portu lotniczego na początkowy okres pięciu lat, w której to umowie Ryanair zobowiązał się do obsługiwania niektórych połączeń lotniczych z portu lotniczego w Nîmes. W tym samym dniu doszło do zawarcia między tą IHP i AMS umowy o świadczenie usług marketingowych, która polegała na świadczeniu usług reklamowych na stronie internetowej Ryanaira i w drodze poczty elektronicznej, w zamian za coroczne płatności uiszczane przez IHP, o której mowa.
- 6 W dniu 2 stycznia 2007 r. VTAN zawarł umowę o świadczenie usług portu lotniczego z Ryanairem, w której to umowie przyznano temu przewoźnikowi opłatę za pasażera w ramach programu zachęt do rozwoju ruchu, i umowę o świadczenie usług marketingowych z AMS na zakup usług w zamian za ustaloną kwotę. Umowy te obowiązywały w okresie od 1 stycznia 2007 r. do 31 października 2007 r. W dniu 1 sierpnia 2007 r. VTAN i AMS podpisały aneks do tej drugiej umowy, przewidujący dodatkową opłatę ze strony VTAN. W dniu 1 listopada 2007 r. doszło do zawarcia dwóch nowych umów między tymi samymi stronami w celu dalszego wykonywania wyżej wymienionych umów, których okres obowiązywania dobiegł końca. Płatności na rzecz Ryanaira i AMS zostały podwyższone. Podobnie w dniu 27 sierpnia 2008 r. dwie nowe umowy zawarte przez te same strony zastąpiły poprzednie uregulowania umowne, począwszy od dnia 1 listopada 2008 r. na okres jednego roku z możliwością dwukrotnego przedłużenia. Pierwsza z tych umów obejmowała między innymi zobowiązanie Ryanaira do obsługiwania niektórych połączeń lotniczych z portu lotniczego w Nîmes i mechanizm udziału w rozwoju ruchu. Dwoma aneksami z dnia 25 sierpnia 2009 r. przedłużono wykonywanie wspomnianych umów do dnia 31 grudnia 2011 r. Wreszcie w dniu 18 sierpnia 2010 r. i w dniu 30 listopada 2010 r. te same strony podpisały aneksy do drugiej z omawianych umów, które przewidywały wzrost opłaty uiszczanej przez VTAN.

[...]

II. Przebieg postępowania i żądania stron

- 24 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 5 lutego 2016 r. skarżące wniosły skargę będącą przedmiotem niniejszego postępowania.
- 25 Odrębnym pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 2 marca 2016 r. skarżące złożyły wniosek o zastosowanie środków organizacji postępowania, w którym zażądały, by Komisja przedłożyła określone dokumenty.
- 26 Komisja przedstawiła swoje uwagi w wyznaczonym terminie.
- 27 Pismem złożonym w dniu 26 maja 2016 r. Rada Unii Europejskiej wniosła o dopuszczenie jej do udziału w niniejszej sprawie w charakterze interwenienta w celu poparcia żądań Komisji. Postanowieniem z dnia 5 lipca 2017 r. prezes szóstej izby Sądu uwzględnił ten wniosek.
- 28 Decyzją z dnia 21 czerwca 2017 r. Sąd zdecydował przekazać sprawę szóstej izbie w składzie powiększonym.

- 29 Zgodnie ze sprawozdaniem sędziego sprawozdawcy Sąd zdecydował o otwarciu ustnego etapu postępowania, wezwał strony do przedstawienia uwag w przedmiocie ewentualnego połączenia sprawy ze sprawami T-111/15 i T-165/15 do celów łącznego rozpoznania w ramach ustnego etapu postępowania oraz w ramach środków organizacji postępowania przewidzianych w art. 89 swojego regulaminu postępowania wezwał strony do udzielenia odpowiedzi na pewne pytania.
- 30 Decyzją prezesa szóstej izby w składzie powiększonym Sądu z dnia 28 sierpnia 2017 r., po zapoznaniu się ze stanowiskiem stron, sprawy T-111/15, T-165/15 i T-53/16 zostały połączone do celów łącznego rozpoznania w ramach ustnego etapu postępowania zgodnie z art. 68 § 1 regulaminu postępowania.
- 31 Wystąpienia stron zostały wysłuchane na rozprawie w dniu 26 października 2017 r.
- 32 Skarżące wnoszą do Sądu o:
- stwierdzenie nieważności art. 1, 4–6 zaskarżonej decyzji;
 - obciążenie Komisji kosztami postępowania.
- 33 Komisja wnosi do Sądu o:
- oddalenie skargi,
 - obciążenie skarżących kosztami postępowania.

III. Co do prawa

[...]

B. W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego możliwości przypisania Republice Francuskiej rozpatrywanych umów

[...]

1. W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego możliwości przypisania Republice Francuskiej decyzji IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan

[...]

b) W przedmiocie podnoszonego sprzecznego uzasadnienia

[...]

- 110 Wobec powyższego omawiane zastrzeżenie należy oddalić.

2. W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego możliwości przypisania Republice Francuskiej decyzji SMAN-u

- 111 Skarżące twierdzą, że Komisja błędnie przypisała państwu decyzje SMAN-u. W tym względzie utrzymują one, że w skład SMAN-u wchodzi podmioty publiczne i że świadczy on usługi portu lotniczego jako współzarządca portu lotniczego. Zważywszy, że SMAN jest przedsiębiorstwem

publicznym, zgodnie z wyrokiem z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (C-482/99, EU:C:2002:294) Komisja była zobowiązana sprawdzić, czy organy publiczne były zaangażowane w przyjęcie środków podjętych przez SMAN na ich rzecz. Tymczasem z naruszeniem wspomnianego wyroku Komisja wywiodła w motywie 573 zaskarżonej decyzji swój wniosek co do możliwości przypisania spornych środków państwu jedynie na podstawie kryterium organicznego opartego na własności, to jest składzie komitetu związkowego SMAN-u. Ponadto z naruszeniem wymogów owego wyroku Komisja nie przeprowadziła wielokryteriowej analizy udziału organów publicznych w procesie podejmowania decyzji SMAN-u.

- 112 Skarżące uważają, że podejście przyjęte przez Komisję w zaskarżonej decyzji skutkuje tym, iż kryteria określone w wyroku z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (C-482/99, EU:C:2002:294) nie mogą mieć zastosowania do żadnego przedsiębiorstwa należącego do podmiotów państwowych, bez względu na to, czy są to podmioty centralne czy lokalne. Otóż ich zdaniem organy te mogą utworzyć przedsiębiorstwo i być jego jedynym udziałowcem, przy czym dane przedsiębiorstwo nie musi się stać organem publicznym. Takie podejście sprowadzałoby się do systematycznego odchodzenia od autonomii osobowości prawnej osoby prawnej, jakby nie istniały spółki publiczne.
- 113 Na wstępie należy zauważyć, że w swojej analizie możliwości przypisania państwu odnośnych umów, w odniesieniu do umów zawartych z IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan Komisja opiera się wyłącznie na charakterze organu publicznego tej izby i nie przypisuje żadnej roli SMAN-owi. W konsekwencji zastrzeżenie skarżących jest nieistotne w niniejszej sprawie, jako że jego celem jest skrytykowanie analizy możliwości przypisania tychże umów państwu. Natomiast jeśli chodzi o umowy zawarte z VTAN, należy podkreślić, że Komisja stwierdziła w motywie 277 zaskarżonej decyzji, że na politykę handlową VTAN wobec skarżących miały w znacznym stopniu wpływ ramy określone przez SMAN, co skłoniło VTAN do odejścia od normalnego działania operatora portu lotniczego zachowującego swobodę w zakresie swojej polityki handlowej i kierującego się perspektywami rentowności. W następstwie analizy Komisja doszła w motywie 299 wspomnianej decyzji do wniosku, że należy uznać, iż umowy zawarte z VTAN można przypisać SMAN-owi, a zatem Republice Francuskiej w szerokim znaczeniu.
- 114 Należy zatem zbadać omawiane zastrzeżenie w zakresie, w jakim skarżące utrzymują, że Komisja błędnie nie ustaliła, iż środki podjęte przez SMAN na ich rzecz, jako że wpływ na politykę handlową VTAN był dla nich korzystny, można było przypisać Republice Francuskiej w szerokim znaczeniu.
- 115 W powyższym względzie należy na wstępie przypomnieć, że orzecznictwo, zgodnie z którym środki podjęte przez jednostki samorządu terytorialnego lub inne jednostki niższego rzędu niż państwo wchodzi – na tej samej podstawie co środki podjęte przez władze centralne – w zakres stosowania art. 107 ust. 1 TFUE, jeżeli przewidziane w tym postanowieniu przesłanki są spełnione (zob. orzecznictwo przytoczone w pkt 85 powyżej).
- 116 W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że Komisja podkreśliła w motywach 26 i 572 zaskarżonej decyzji, że SMAN jest podmiotem publicznym, w którego skład wchodzi trzy jednostki samorządu terytorialnego, czyli rada departamentu Gard, wspólnota aglomeracji Nîmes Métropole i wspólnota aglomeracji Grand Alès en Cévennes.
- 117 Ponadto Komisja wskazała w motywach 572 i 573 zaskarżonej decyzji, że należy uznać, iż decyzje jednostek samorządu terytorialnego można przypisać państwu w szerokim znaczeniu i że wniosek ten znajduje zastosowanie w drodze rozszerzenia do związku jednostek samorządu terytorialnego, takich jak SMAN.
- 118 Ponadto Komisja zauważyła w motywie 573 zaskarżonej decyzji, że SMAN jest zarządzany przez komitet związkowy złożony wyłącznie z przedstawicieli reprezentujących jednostki samorządu terytorialnego, które są jego członkami.

- 119 Komisja wywnioskowała stąd w motywie 573 zaskarżonej decyzji, że wszystkie decyzje SMAN można przypisać państwu.
- 120 W świetle orzecznictwa przytoczonego w pkt 85 powyżej należy zaaprobować ten wniosek.
- 121 Powyższego wniosku nie podważa argument skarżących, zgodnie z którym SMAN jest przedsiębiorstwem świadczącym usługi portu lotniczego oraz że z tego względu Komisja była zobowiązana dokonać oceny możliwości przypisania państwu decyzji SMAN-u na podstawie kryteriów określonych w wyroku z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 122 Należy bowiem podkreślić, że Komisja stwierdziła w motywie 277 zaskarżonej decyzji, że postępowania VTAN wobec skarżących nie należy rozpatrywać niezależnie od postępowania SMAN, związku jednostek samorządu terytorialnego działającego jako organ udzielający koncesji w ramach przyznania i wprowadzenia w życie przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej, oraz że w szczególności na politykę handlową VTAN wobec skarżących miały w znacznym stopniu wpływ ramy określone przez SMAN.
- 123 Jeżeli SMAN może prowadzić działalność przedsiębiorstwa, podobnie jak mogą to czynić inne organy państwa, należy stwierdzić, że stanowi on związek jednostek samorządu terytorialnego działający ponadto w niniejszym przypadku jako organ udzielający koncesji w ramach przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej oraz że w związku z tym w odniesieniu do środków przyjętych przez SMAN nie było potrzeby ustalenia możliwości przypisania tych środków państwu na podstawie podejścia przewidzianego w wyroku z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (C-482/99, EU:C:2002:294).
- 124 W związku z powyższym omawiane zastrzeżenie należy oddalić.

3. W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego możliwości przypisania państwu decyzji VTAN

- 125 Skarżące wyjaśniają, że decyzji przedsiębiorstwa prywatnego takiego jak VTAN zazwyczaj nie można przypisać państwu, zwłaszcza gdy dane przedsiębiorstwo w ogóle nie jest własnością państwa. W każdym wypadku Komisja nie udowodniła, że decyzje przyjęte przez VTAN można przypisać państwu. A zatem sam wpływ ze strony SMAN-u, poprzez umowę o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej, na zachowanie VTAN nie wystarcza w tym względzie. Ponadto SMAN powstrzymywał się systematycznie od korzystania ze swego uprawnienia do wywierania wpływu na VTAN w negocjacjach prowadzonych przez tę spółkę z Ryanairem. Co więcej, zdaniem skarżących, VTAN mógł dowolnie dążyć do zastąpienia Ryanaira i dysponował szerokim marginesem swobody w negocjowaniu umów ze skarżącymi.
- 126 Komisja kwestionuje argumentację skarżących.
- 127 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem należy przypomnieć, że nie dokonuje się rozróżnienia między przypadkami, w których pomoc jest przyznawana bezpośrednio przez państwo, a przypadkami, w których jest ona przyznawana przez organy publiczne lub prywatne, ustanowione lub wyznaczone przez państwo w celu zarządzania pomocą. Prawo Unii nie zezwala bowiem na obejście zasad dotyczących pomocy państwa poprzez sam fakt tworzenia niezależnych instytucji zobowiązanych do rozdzielania pomocy (zob. wyrok z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja, C-482/99, EU:C:2002:294, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 128 Podobnie wyznaczenie przez państwo podmiotu prywatnego w celu przyznawania pomocy nie może samo w sobie sprawić, że środki przyjęte przez ten podmiot zostają wyłączone ze stosowania tych zasad.

- 129 W odniesieniu do przesłanki dotyczącej możliwości przypisania środka należy zbadać, czy władze publiczne powinny zostać uznane za zaangażowane w przyjęcie danego środka (zob. wyrok z dnia 19 grudnia 2013 r., *Association Vent De Colère! i in.*, C-262/12, EU:C:2013:851, pkt 17 i przytoczone tam orzecznictwo). Należy zatem zbadać, czy w wyniku przeprowadzonej przez siebie analizy możliwości przypisania danego działania państwu Komisja miała prawo uznać, że SMAN był zaangażowany w zawarcie umów podpisanych przez VTAN ze skarżącymi.
- 130 W powyższym względzie należy stwierdzić, że Komisja wskazała w motywach 278–299 zaskarżonej decyzji szereg wskaźników na poparcie takiego zaangażowania ze strony SMAN-u.
- 131 Po pierwsze, Komisja stwierdziła, że umowa o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej zawarta między SMAN-em i Veolia Transport, której wykonanie zostało powierzone VTAN, nie ograniczała się do przyznania tej ostatniej spółce prawa do wykorzystywania portu lotniczego w Nîmes w celach komercyjnych, ale również powierzyła jej zadanie rozwoju ruchu. A zatem zdaniem tej instytucji owa umowa o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej ograniczała i wywierała wpływ na politykę handlową VTAN wobec przedsiębiorstw lotniczych, tym bardziej że rozwój ruchu nie jest sam w sobie ostatecznym celem przyświecającym prywatnemu operatorowi portu lotniczego zachowującemu całkowitą swobodę w zakresie swojej polityki handlowej. Celem przyświecającym takiemu prywatnemu operatorowi jest maksymalizacja rentowności, który to cel nie jest w każdych okolicznościach zgodny z rozwojem ruchu (motywy 278–281 zaskarżonej decyzji). Ponadto stwierdziła, że na odpowiedź Veolia Transport na zaproszenie do składania ofert miał wpływ cel rozwoju ruchu ustalony przez SMAN, a mówiąc ogólniej – cele lokalnego rozwoju gospodarczego, do których osiągnięcia dążył SMAN (motywy 282–285 tej decyzji). Po drugie, uznała ona, że różne twierdzenia Veolia Transport podczas postępowania przetargowego potwierdzają, że spółka ta była świadoma faktu, iż stosunki handlowe z Ryanairem mogą szkodzić rentowności obsługi portu lotniczego w Nîmes oraz że jest ona gotowa kontynuować te stosunki – na warunkach podobnych do warunków wcześniej ustanowionych przez IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan – wyłącznie z powodu celów SMAN-u w zakresie rozwoju ruchu, zobowiązań podjętych wobec SMAN-u, aby uzyskać obsługę tego portu lotniczego, i zaoferowanego przez SMAN wkładu ryczałtowego zapewniającego równowagę finansową koncesji (motyw 287 tej decyzji). Po trzecie, w odniesieniu do tej ryczałtowej dotacji na obsługę stwierdziła ona, że rentowność koncesji udzielonej VTAN opiera się na tym wkładzie, że wysokość tego wkładu została obliczona na podstawie prognozowanego budżetu, który obejmował koszty i przychody związane z rozpatrywanymi umowami ze skarżącymi, oraz że SMAN przyznał zatem VTAN wkład pomyślany w sposób umożliwiający kontynuowanie działalności Ryanaira na warunkach podobnych do warunków, w których przedsiębiorstwo to oferowało swoje usługi z portu lotniczego w Nîmes, gdy jego obsługę prowadziło IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan. Ponadto Komisja podkreśliła, że modulacja wkładu ryczałtowego w zależności od działalności Ryanaira osłabiała zachęty dla VTAN do podejmowania własnych decyzji powodujących ograniczenie ruchu Ryanaira (motywy 288, 289 i 291 tej samej decyzji).
- 132 Należy stwierdzić, że Komisja wykazała w sposób wymagany prawem, iż – jak wskazała ona w motywach 292 i 293 zaskarżonej decyzji – ramy określone przez SMAN za pośrednictwem procesu postępowania przetargowego, celów określonych w umowie o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej zawartej między SMAN i Veolia Transport oraz wkładu ryczałtowego wywarły wystarczająco decydujący wpływ na zachowanie VTAN wobec skarżących, aby można uznać, że sporne umowy mogą zostać przypisane państwu w rozumieniu orzecznictwa. Należy zatem zaaprobować zawarty w motywie 299 tej decyzji wniosek Komisji, zgodnie z którym związek przyczynowy między warunkami tej umowy, procesem postępowania przetargowego i wkładem ryczałtowym z jednej strony a umowami zawartymi przez VTAN ze skarżącymi z drugiej strony był wystarczająco silny, aby wykazać wyraźne zaangażowanie SMAN w sporne środki, wobec czego należy uznać, że środki te mogą zostać przypisane SMAN.
- 133 Żaden z argumentów wysuniętych przez skarżące nie jest w stanie obalić powyższego wniosku.

- 134 W pierwszej kolejności wnoszące odwołanie twierdzą bowiem, że zwykły wpływ SMAN-u na zachowanie VTAN za pośrednictwem umowy o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej zawartej między SMAN i Veolia Transport nie jest równoznaczny z kontrolą państwa i nie pozwala na jego przypisanie państwu. Otóż twierdzenie to jest wynikiem błędnej interpretacji zaskarżonej decyzji, która opiera się na szeregu wskaźników służących stwierdzeniu, że SMAN wywierało decydujący wpływ na podejmowane przez VTAN decyzje dotyczące skarżących. We wspomnianej decyzji Komisja nie ograniczyła się zatem do ustalenia istnienia zwykłego wpływu państwa na zachowanie przedsiębiorstwa w celu wyciągnięcia wniosku, że odnośne działania należy przypisać państwu.
- 135 W drugiej kolejności skarżące twierdzą, że SMAN powstrzymywał się systematycznie od korzystania ze swego uprawnienia do wywierania wpływu na VTAN w negocjacjach prowadzonych przez tę spółkę z Ryanaiem. Argument ten jest jednak chybiony. Z motywu 296 zaskarżonej decyzji wynika bowiem, że z samą możliwością, jaką miał SMAN, by zaangażować się w te negocjacje, wiązał się jego pewien wpływ, oraz że SMAN mógł interweniować, gdyby VTAN usiłował narzucić Ryanaiowi warunki, które mogłyby skłonić tego przewoźnika do ograniczenia jego ruchu w porcie lotniczym w Nîmes. Jak wskazuje Komisja, VTAN wiedział, że SMAN może interweniować, i miał wszelkie powody, aby uwzględnić tę okoliczność we własnych decyzjach, które wpisywały się już zresztą w ramy określone przez SMAN.
- 136 W trzeciej kolejności skarżące utrzymują, że VTAN dysponował szerokim marginesem swobody w negocjowaniu umów z nimi. W tym względzie należy podkreślić, że o ile w zaskarżonej decyzji Komisja wskazuje, iż umowa o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej zawarta między SMAN-em i Veolia Transport wspomina o „całkowitej swobodzie” przysługującej VTAN w negocjowaniu umów z użytkownikami portu lotniczego, instytucja ta wyjaśnia następnie, że ze swobody tej można było korzystać jedynie w ogólnych ramach określonych we wspomnianej umowie i w ramach zobowiązań podjętych przez Veolia Transport w odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert, które to zobowiązania mogły ograniczać i znacznie wpływać na zachowanie VTAN. Ponadto należy stwierdzić, że mimo istnienia pewnego marginesu swobody handlowej po stronie VTAN w negocjowaniu umów (motywy 292, 299 rzeczony decyzji), Komisja wykazała w sposób wymagany prawem, na podstawie spójnych wskaźników wymienionych w pkt 131 powyżej, że te ramy ogólne doprowadziły do tego, że SMAN wywiera wystarczająco decydujący wpływ na stosunki handlowe VTAN ze skarżącymi, aby można dojść do wniosku, że działania VTAN można przypisać państwu. Skarżące nie przedstawiły żadnej okoliczności świadczącej o tym, że istnienie pewnego marginesu swobody handlowej po stronie VTAN podważa przeprowadzoną przez Komisję analizę możliwości przypisania odnośnych działań państwu.
- 137 W czwartej kolejności skarżące uważają, że z zaskarżonej decyzji wynika, iż władze francuskie potwierdziły swobodę zawierania umów przez VTAN. Niemniej, jak Komisja słusznie wskazuje, w motywie 92 wspomnianej decyzji, na którym opierają się skarżące, zostały jedynie przedstawione informacje dostarczone przez państwo członkowskie na temat procedury stosowanej przez VTAN do celów podejmowania decyzji tej spółki, i w motywie tym instytucja ta nie wypowiedziała się w kwestii wpływu SMAN na treść umów zawartych przez VTAN.
- 138 W piątej kolejności skarżące twierdzą, że VTAN mógł dowolnie dążyć do zastąpienia Ryanaira i że żadna sankcja nie miała zastosowania do tego rodzaju decyzji. Jednakże, jak słusznie wskazuje Komisja, okoliczność ta nie może mieć wpływu na kwestię możliwości przypisania państwu spornych umów. SMAN mógł bowiem równie dobrze zadowolnić się innym przewoźnikiem wybranym przez VTAN. Nie zmienia to faktu, że poprzez ogólne ramy określone w drodze postępowania przetargowego, cele rozwoju ruchu określone w umowie o przekazaniu obowiązku świadczenia usługi publicznej zawartej między SMAN i Veolia Transport i wkład ryczałtowy SMAN wywierał decydujący wpływ na warunki proponowane przez VTAN przedsiębiorstwom lotniczym. Ponadto, jak słusznie podkreśla Komisja, wspomniana w motywie 411 zaskarżonej decyzji możliwość zastąpienia działalności Ryanaira była rozważana w długoterminowej perspektywie, a nie w okresie, do którego odnosi się wspomniana decyzja.

- 139 W szóstej kolejności skarżące twierdzą, że nie przewidziano żadnej sankcji na wypadek, gdyby VTAN nie spełnił swoich zobowiązań wobec SMAN-u, w takim przypadku spółka ta naraziłaby się jedynie na ryzyko utraty reputacji. Twierdzenie to opiera się jednak na błędnej lekturze zaskarżonej decyzji. W istocie motyw 286 tej decyzji nie odnosi się w ogóle do sankcji, lecz stwierdzono w nim, że na zachowanie VTAN wobec skarżących miał zasadniczo wpływ ustalony przez SMAN cel dotyczący rozwoju ruchu. W tym kontekście Komisja zauważyła w owym motywie, że oferta ostatecznie wybranego usługodawcy wiąże go nieuchronnie przez cały okres obowiązywania koncesji z prawnego punktu widzenia, ale także pod innymi względami, i uznała, że przedsiębiorstwo, które sformułowałoby cele i zobowiązania w odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert w ramach przetargu zorganizowanego przez jednostkę samorządu lokalnego, a następnie podejmowałoby działania sprzeczne z tymi celami i zobowiązaniami, narażałoby się na ryzyko utraty reputacji wśród jednostek samorządów lokalnych. Wynioskowała ona stąd, że Veolia Transport, która w 2007 r. starała się wejść na rynek zarządzania portami lotniczymi, nie narażałaby się na takie ryzyko.
- 140 Wreszcie w siódmej kolejności w odniesieniu do argumentu skarżących, zgodnie z którym SMAN co najwyżej udzielił VTAN zapewnień w celu pokrycia pewnych strat, na wypadek gdyby VTAN postanowił kontynuować z nimi „odziedziczoną sytuację”, należy podkreślić, że Komisja wywiodła w motywach 278–299 zaskarżonej decyzji możliwość przypisania państwu spornych umów nie tylko z przyznania wkładu ryczałtowego w celu zapewnienia równowagi portu lotniczego w Nîmes, ale także z wszystkich okoliczności, w tym między innymi zobowiązań w zakresie rozwoju ruchu, które mogły szkodzić rentowności owego portu lotniczego i były do zaakceptowania tylko i wyłącznie w przypadku przyznania rekompensaty finansowej.
- 141 W związku z powyższym należy oddalić omawiane zastrzeżenie i tym samym zarzut drugi.

C. W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego naruszenia art. 107 ust. 1 TFUE z tego względu, że Komisja błędnie uznała, iż zasoby VTAN są zasobami państwowymi

- 142 Skarżące twierdzą, że Komisja nie wykazała, że została spełniona przesłanka wykorzystania zasobów państwowych. Wkład ryczałtowy SMAN-u na rzecz VTAN podlegał kontroli tej spółki, która miała prawo do swobodnego decydowania o jego wykorzystaniu i o nieprzekazaniu go skarżącym. Zasoby VTAN nie pozostawały zatem stale pod kontrolą publiczną w rozumieniu orzecznictwa.
- 143 W powyższym względzie należy przede wszystkim przypomnieć, że aby można było zakwalifikować określone korzyści jako pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, konieczne jest, aby – poza innymi przesłankami – zostały one przyznane bezpośrednio lub pośrednio z zasobów państwowych (zob. podobnie wyroki: z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja, C-482/99, EU:C:2002:294, pkt 24; z dnia 19 grudnia 2013 r., Association Vent De Colère! i in., C-262/12, EU:C:2013:851, pkt 16).
- 144 W tym względzie pojęcie interwencji z użyciem zasobów państwowych zawiera w sobie zarówno korzyści bezpośrednio przyznane przez państwo, jak i korzyści przyznane przez instytucje publiczne lub prywatne wyznaczone albo utworzone przez to państwo w celu zarządzania pomocą (zob. wyrok z dnia 19 grudnia 2013 r., Association Vent De Colère! i in., C-262/12, EU:C:2013:851, pkt 20 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 145 Trybunał orzekł również, że art. 107 ust. 1 TFUE dotyczy wszelkich środków pieniężnych, które władze publiczne mogą rzeczywiście wykorzystywać w celu wspierania przedsiębiorstw, bez względu na fakt, czy środki te w sposób stały są, czy też nie są częścią majątku państwa. W związku z tym nawet jeśli kwoty odpowiadające rozważanemu środkowi nie są stale w posiadaniu skarbu państwa, to fakt, że stale znajdują się pod kontrolą publiczną, a zatem w dyspozycji właściwych organów krajowych, wystarczy, aby mogły zostać uznane za zasoby państwowe (zob. wyrok z dnia 19 grudnia 2013 r., Association Vent De Colère! i in., C-262/12, EU:C:2013:851, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 146 Okoliczność, że dane zasoby są zarządzane przez podmioty odrębne od władz publicznych jest w tym względzie bez znaczenia (zob. podobnie wyrok z dnia 2 lipca 1974 r., *Włochy/Komisja*, 173/73, EU:C:1974:71, pkt 35).
- 147 W niniejszej sprawie jest bezsporne, że zasoby państwowe zostały przekazane ze SMAN-u, w formie wkładu ryczałtowego, na rzecz VTAN, który jest przedsiębiorstwem prywatnym zarządzającym portem lotniczym.
- 148 Ponadto należy stwierdzić, że Komisja wskazała w motywie 300 zaskarżonej decyzji, odsyłając do motywu 298 tej decyzji, że równowaga finansowa obsługi portu lotniczego w Nîmes opierała się na wkładzie ryczałtowym przyznanym przez SMAN, którego kwota została ustalona między innymi w zależności od parametrów stosunków handlowych między IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan a skarżącymi w 2006 r., a zatem w sposób umożliwiający kontynuację działalności Ryanaira prowadzonej z portu lotniczego w Nîmes na takich samych warunkach co warunki obowiązujące w czasie, gdy ten port lotniczy był obsługiwany przez wspomniane IHP. Komisja wywiodła stąd w tym samym motywie, że korzyści przyznane skarżącym w tych umowach zostały więc sfinansowane za pomocą tego wkładu ryczałtowego, a co za tym idzie przy użyciu zasobów państwowych.
- 149 W szczególności Komisja stwierdziła w motywie 288 zaskarżonej decyzji, że rentowność koncesji dla VTAN opiera się na ryczałtowej dotacji płaconej przez SMAN, które uczestniczy zatem bezpośrednio w finansowaniu obsługi portu lotniczego w Nîmes. Wyjaśniła ona, że istnienie tej dotacji przyznanej przez SMAN świadczy o wpływie SMAN-u na stosunki handlowe VTAN ze skarżącymi, zważywszy, że bez tej dotacji prawdopodobnie żaden operator nie zaakceptowałby obsługi owego portu lotniczego w ramach koncesji, której model ekonomiczny opiera się na celu rozwoju ruchu i stosunków z przedsiębiorstwem lotniczym, które mogą generować marżę ujemną na poziomie zarządzania portem lotniczym. Komisja uznała, że przyznanie owej dotacji, którą można przypisać SMAN-owi, należy zatem do czynników, które umożliwiły zawarcie umów ze skarżącymi.
- 150 W tych okolicznościach kryteria ustalone w orzecznictwie wspomnianym w pkt 145 powyżej zostały spełnione. Z zaskarżonej decyzji wynika, że SMAN przyznał VTAN wkład pomyślany w sposób umożliwiający kontynuowanie działalności Ryanaira na warunkach podobnych do warunków obowiązujących w czasie, gdy port lotniczy w Nîmes był obsługiwany przez IHP w Nîmes-Uzès-Le Vigan (zob. także motyw 289 zaskarżonej decyzji), oraz że bez tego wkładu VTAN musiały ponieść ciężar wszystkich korzyści przyznanych skarżącym na podstawie uzgodnionych umów.
- 151 Okoliczność, że VTAN miał pewną swobodę w negocjowaniu swoich umów ze skarżącymi oraz że nie istniał automatyczny związek między kwotą wkładu ryczałtowego a parametrami wynegocjowanych umów, nie skutkuje usunięciem związku istniejącego między tym wkładem a przewagą, z której korzystały skarżące. Należy bowiem stwierdzić, że z ekonomicznego punktu widzenia wkład ryczałtowy na rzecz VTAN umożliwił zawarcie umów ze skarżącymi i pozwolił VTAN nie ponosić kosztów korzyści przyznanych skarżącym na podstawie tych umów. A zatem korzyści te są wynikiem uiszczenia wkładu ryczałtowego na rzecz VTAN (zob. podobnie wyrok z dnia 19 września 2000 r., *Niemcy/Komisja*, C-156/98, EU:C:2000:467, pkt 26, 27).
- 152 W świetle całości powyższych rozważań należy oddalić zarzut trzeci.

D. W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego naruszenia art. 107 ust. 1 TFUE z tego względu, że Komisja nie wykazała istnienia selektywnej korzyści

[...]

2. W przedmiocie części drugiej zarzutu, dotyczącej błędów w ocenie i braków w uzasadnieniu w odniesieniu do decyzji o odstąpieniu od analizy porównawczej w niniejszej sprawie

[...]

b) W przedmiocie zastrzeżeń dotyczących powodów wskazanych w zaskarżonej decyzji w celu odstąpienia od analizy porównawczej w niniejszej sprawie

[...]

2) W przedmiocie zastrzeżenia opartego na okoliczności, że Komisja błędnie uznała, iż analiza porównawcza powinna być oparta na porównaniu spornych umów uwzględnionych wspólnie z innymi podobnymi transakcjami

3) W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego okoliczności, że Komisja błędnie uznała, że sporne umowy wygenerują koszty przyrostowe wyższe niż przychody przyrostowe

4) W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego okoliczności, że Komisja błędnie uznała, iż dowody przedstawione przez Ryanair nie wykazują, że porty lotnicze wybrane w badaniu z dnia 28 września 2012 r. były w wystarczającym stopniu porównywalne z portem lotniczym w Nîmes, oraz braku uzasadnienia w tym względzie

226 Skarżące twierdzą, że Komisja niesłusznie utrzymywała, iż Ryanair nie wykazał, że pięć portów lotniczych wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r. było w wystarczającym stopniu porównywalnych z portem lotniczym w Nîmes. W tym względzie podkreślają one z jednej strony, że Komisja nie obaliła „konkretnego wyboru” portów lotniczych odniesienia ani argumentów wyszczególnionych we wspomnianym badaniu, uzupełnionym dodatkowymi badaniami. W tych okolicznościach odrzucenie przez Komisję kryteriów wyboru wskazanych w tym badaniu stanowi oczywisty błąd w ocenie i brak uzasadnienia. W replice skarżące utrzymują, że argumenty wysunięte przez Komisję przed Sądem w celu podania w wątpliwość wyboru portów lotniczych odniesienia dokonanego w badaniu z dnia 28 września 2012 r. nie figurują w zaskarżonej decyzji oraz nie mogą naprawić a posteriori popełnionego błędu i braku uzasadnienia. Z drugiej strony podnoszą one, że Komisja nigdy nie zwróciła się do prywatnego portu lotniczego lub obsługiwanego przez operatora prywatnego w celu uzyskania informacji na temat praktykowanych cen, w związku z czym nie podjęła starań, aby znaleźć port lotniczy odniesienia mimo oczywistego istnienia takiego portu.

227 W powyższym względzie w odniesieniu do argumentacji opartej na tym, że Komisja błędnie uznała, iż dowody dostarczone przez Ryanair nie wykazują, że porty lotnicze wybrane w badaniu z dnia 28 września 2012 r. były w wystarczającym stopniu porównywalne z portem lotniczym w Nîmes, należy zauważyć, że – jak wskazuje Komisja – brak uwzględnienia umów o świadczenie usług marketingowych wystarczał już do wykluczenia metody zastosowanej we wspomnianym badaniu (motyw 383 zaskarżonej decyzji). Zastosowanie kryterium inwestora prywatnego w niniejszym przypadku wymagało bowiem łącznego przeanalizowania wszystkich kombinacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego i odpowiadającej jej umowy o świadczenie usług marketingowych, które to umowy należy w każdym przypadku traktować jako jedną transakcję (zob. pkt 207–212 powyżej). Wobec tego argumentację tę należy oddalić jako nieistotną dla sprawy.

228 Ponadto okoliczność, że w zaskarżonej decyzji nie wyjaśniono w odniesieniu do każdego z portów lotniczych wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r. powodów, dla których nie mogły one zostać uwzględnione jako elementy porównawcze, nie pozwala dojść do wniosku, że okoliczność ta jako taka stanowi brak uzasadnienia w rozumieniu art. 296 TFUE.

- 229 W powyższym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem uzasadnienie, jakiego wymaga art. 296 TFUE, powinno być dostosowane do charakteru danego aktu i przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie instytucji, która wydała akt, pozwalając zainteresowanym poznać podstawy podjętej decyzji, a właściwemu sądowi dokonać jej kontroli. Wymóg uzasadnienia należy oceniać w świetle okoliczności konkretnej sprawy, w szczególności w świetle treści aktu, charakteru podniesionych argumentów, a także interesu, jaki w uzyskaniu wyjaśnień mogą mieć adresaci aktu lub inne osoby, których dotyczy on bezpośrednio i indywidualnie. Nie ma wymogu, by uzasadnienie wyszczególniało wszystkie istotne okoliczności faktyczne i prawne, ponieważ ocena, czy uzasadnienie aktu spełnia wymogi wspomnianego postanowienia, winna opierać się nie tylko na jego brzmieniu, ale także uwzględniać jego kontekst, jak również całość przepisów prawa regulującego daną dziedzinę (zob. wyrok z dnia 2 kwietnia 1998 r., Komisja/Sytraval i Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, pkt 63 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 230 W niniejszej sprawie Komisja przypominała w motywie 378 zaskarżonej decyzji swoje wątpliwości, o których mowa w pkt 59 wytycznych z 2014 r., czy jest obecnie możliwe określenie odpowiedniego elementu odniesienia do celów ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze. Ponadto, odwołując się do parametrów wymienionych w pkt 60 wspomnianych wytycznych, Komisja stwierdziła w motywie 384 tej decyzji, że Ryanair nie wykazał, w jaki sposób porty lotnicze wymienione przez tego przewoźnika są w wystarczającym stopniu porównywalne pod względem wielkości ruchu, rodzaju ruchu, rodzaju i poziomu usług portu lotniczego, obecności dużego miasta w pobliżu portu lotniczego, liczby mieszkańców w obszarze ciężenia, poziomu dobrobytu w strefie sąsiadującej, a także istnienia innych stref geograficznych, które mogłyby przyczyniać się do przyciągania pasażerów.
- 231 Prawdą jest, że w zaskarżonej decyzji Komisja nie wyjaśniła bardziej szczegółowo powodów, dla których nie uwzględniła próbki portów lotniczych wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r. jako ważnego elementu porównania.
- 232 Jednak, jeśli chodzi o ustalenie portów lotniczych odniesienia, to nie można zaprzeczyć, że wchodzi to w zakres złożonych ocen technicznych. Jako że z zaskarżonej decyzji jasno wynika rozumowanie przyjęte przez Komisję, aby można następnie zakwestionować jego zasadność przed właściwym sądem, nadmierne byłoby żądanie odrębnego uzasadnienia dla każdego z wyborów technicznych lub każdego z elementów wyrażonych cyfrowo, na których opierało się to rozumowanie (zob. podobnie wyroki: z dnia 1 lipca 2008 r., Chronopost i La Poste/UFEX i in., C-341/06 P i C-342/06 P, EU:C:2008:375, pkt 108; z dnia 27 kwietnia 2017 r., Germanwings/Komisja, T-375/15, niepublikowany, EU:T:2017:289, pkt 45; zob. także analogicznie wyrok z dnia 12 lipca 2005 r., Alliance for Natural Health i in., C-154/04 i C-155/04, EU:C:2005:449, pkt 134).
- 233 A zatem wyjaśnienie dla każdego z portów lotniczych wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r. powodów, dla których nie mogły one zostać uwzględnione, nie było konieczne w zaskarżonej decyzji, aby skarżące mogły zrozumieć rozumowanie Komisji.
- 234 Skarżące były zatem w stanie zakwestionować przed Sądem odrzucenie przez Komisję próbki portów lotniczych wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r.
- 235 Należy zatem oddalić argumentację opartą na braku uzasadnienia.
- 236 Ponadto skarżące nie zdołały wykazać, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie dotyczący metody wyboru portów lotniczych objętych porównaniem. W tym względzie utrzymują one, że Komisja błędnie uznała, iż Ryanair nie zaproponował próbki portów lotniczych odniesienia, która obejmowała porty lotnicze w wystarczającym stopniu porównywalne z portem lotniczym w Nîmes. Twierdzą one, że badanie z dnia 28 września 2012 r. przedstawione przez Ryanair zawierało systematyczne porównanie warunków przewidzianych w umowach o świadczenie usług portu lotniczego podpisanych z innymi

portami lotniczymi, z których większość jest prywatna, zarządzana prywatnie lub postępuje jak inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, i które wykazują wiele cech wspólnych podobnych do cech portu lotniczego w Nîmes.

- 237 Komisja odpowiada, że powyższemu twierdzeniu przeczy pogłębiona analiza portów lotniczych wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r.
- 238 W tym względzie z jednej strony Komisja wskazała, że jeśli chodzi o kwestię ustalenia wiarygodnych elementów odniesienia, po pierwsze, port lotniczy w Bournemouth należy do podmiotu będącego w przeważającej części własnością państwa i miał ujemną rentowność w 2012 r., po drugie, port lotniczy w Prestwick był deficytowy, zanim jego właściciel prywatny nie sprzedał go rządowi szkockiemu w listopadzie 2013 r., po trzecie, port lotniczy w Maastricht otrzymał znaczne dotacje od 2004 r. i stał się własnością publiczną w 2013 r. po tym, jak podobno musiał zostać uratowany przez państwo niderlandzkie, i po czwarte, port lotniczy w Knock, mimo że był własnością prywatną, otrzymał znaczne środki publiczne, a mianowicie dotacje kapitałowe rządu 13 mln EUR w latach 1997–2012.
- 239 Z drugiej strony, jeśli chodzi o cechy portów lotniczych wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r. w rozumieniu pkt 60 wytycznych z 2014 r., Komisja wyjaśniła, że w każdym przypadku są one zdecydowanie niepodobne do cech portu lotniczego w Nîmes:
- z badania z dnia 28 września 2012 r. wynika, że wielkość całkowitego przepływu pasażerów w porcie lotniczym różni się znacznie w przypadku poszczególnych portów lotniczych i jeszcze bardziej uderzające jest to w przypadku ilości pasażerów podróżujących z Ryanair w tych portach lotniczych;
 - działalność portu lotniczego w Grenoble jest silnie skoncentrowana na sezonie zimowym;
 - port lotniczy w Maastricht prowadzi znaczącą działalność w zakresie lotniczego transportu towarowego;
 - miasta znajdujące się najbliżej poszczególnych portów lotniczych są bardzo różnej wielkości; a zatem w odniesieniu do parametru bliskości dużego miasta w badaniu z dnia 28 września 2012 r. wymieniono miasto Nîmes, zaś w odniesieniu do portu lotniczego Knock – miasto Sligo (Irlandia), lecz odległości znacznie się różnią;
 - w odniesieniu do parametru liczby mieszkańców na obszarze ciężenia portu lotniczego badanie z dnia 28 września 2012 r. odnosi się wyłącznie do populacji największego miasta w promieniu 150 km, a nie do liczby mieszkańców na obszarze ciężenia portu lotniczego;
 - w odniesieniu do parametru poziomu dobrobytu w strefie sąsiadującej elementy odniesienia regionów wybranych w badaniu z dnia 28 września 2012 r. nie odzwierciedlają dokładnie stref sąsiadujących z odnośnymi portami lotniczymi i poziom dobrobytu różni się znacznie w poszczególnych regionach; i
 - parametr zaplecza portu lotniczego nie pojawia się w badaniu z dnia 28 września 2012 r. ani w odniesieniu do pasażerów odlatujących, ani w odniesieniu do pasażerów przylatujących; mając jednak na uwadze atrakcyjność turystyczną wybrzeża śródziemnomorskiego port lotniczy w Nîmes jest przede wszystkim nastawiony na pasażerów przylatujących, podczas gdy porty lotnicze w Prestwick i w Bournemouth oferują potencjalny rynek dla pasażerów wylatujących.
- 240 Z powyższego wynika, że na podstawie wszystkich tych elementów Komisja mogła uznać, nie popełniając oczywistego błędu w ocenie, że porty lotnicze wybrane w badaniu z dnia 28 września 2012 r. nie były w wystarczającym stopniu porównywalne z portem lotniczym w Nîmes.

- 241 Argumenty wysunięte przez skarżące nie mogą podważyć powyższego wniosku.
- 242 W pierwszej kolejności w odniesieniu do argumentu, zgodnie z którym port lotniczy w Bournemouth osiągnął zysk w latach 2001–2011 bez otrzymania dotacji, należy podkreślić, że wprowadzenie okoliczność ta jest istotna dla uznania zachowania tego portu lotniczego za zachowanie podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej, nie zmienia to jednak faktu, że ten port lotniczy należy do podmiotu publicznego.
- 243 W drugiej kolejności w odniesieniu do argumentu skarżących, zgodnie z którym port lotniczy w Prestwick był nie tylko własnością prywatną, lecz był także rentowny w latach 2000–2008, należy stwierdzić, że o ile okoliczności te przemawiają za zachowaniem podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej, o tyle nie podważają one uściślenia dokonanego przez Komisję w jej pismach procesowych i na rozprawie, zgodnie z którym to uściśleniem ten port lotniczy stał się deficytowy i musiał zostać sprzedany rządowi szkockiemu w 2013 r., i tym samym nie stanowił odpowiedniego elementu porównania do celów ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi portu lotniczego (zob. motyw 378 zaskarżonej decyzji).
- 244 W trzeciej kolejności w odniesieniu do argumentu skarżących, zgodnie z którym z jednej strony Ryanair obsługiwał szereg połączeń w okresie letnim do i z portu lotniczego w Grenoble w latach 2006–2009, a z drugiej strony ten port lotniczy był obsługiwany przez operatora prywatnego stosującego najwyższe opłaty lotniskowe z portów lotniczych odniesienia, należy stwierdzić, że choć Ryanair realizował połączenia poza sezonem zimowym, nie zdaje się, by działalność ta doprowadziła do utrzymania tych usług przez cały rok. W tym względzie argument skarżących nie przeczy stwierdzeniu Komisji, że działalność portu lotniczego w Grenoble była silnie skoncentrowana na sezonie zimowym, co odróżniało go od sytuacji portu lotniczego w Nîmes, w którym Ryanair zapewniał przynajmniej określoną liczbę codziennych połączeń przez cały rok, jak wynika z zaskarżonej decyzji.
- 245 W czwartej kolejności w odniesieniu do argumentu skarżących, że zgodnie z informacjami dostarczonymi przez Komisję dofinansowanie kapitałowe na rzecz portu lotniczego w Knock wynosiło tylko 6% aktywów portu lotniczego w latach 2002–2012, należy zauważyć, że Komisja mogła uznać, nie popełniając oczywistego błędu w ocenie, że finansowanie ze środków publicznych na taką skalę stanowi istotny element w dokonywanej przez nią ocenie odpowiedniego charakteru tego portu lotniczego jako elementu odniesienia.
- 246 W piątej kolejności w odniesieniu do argumentu skarżących, że spośród portów lotniczych objętych porównaniem cztery porty lotnicze są podobne do portu lotniczego w Nîmes pod względem parametru całkowitego ruchu lub ruchu Ryanaira, należy uznać – jak podnosi Komisja – że liczby podane w badaniu z dnia 28 września 2012 r. wykazują, iż łączny przepływ pasażerów portów lotniczych i ruch Ryanaira w tych portach lotniczych różnią się znacząco w poszczególnych portach lotniczych i w porównaniu z portem lotniczym w Nîmes. A zatem ze wspomnianego badania wynika, że istnieją między innymi znaczne różnice między ruchem w porcie lotniczym w Nîmes i ruchem w portach lotniczych w Prestwick (w odniesieniu do całego rozpatrywanego okresu) oraz w Bournemouth i w Knock (w odniesieniu do ostatniej części rozpatrywanego okresu).
- 247 Podobnie w odniesieniu do argumentu skarżących, zgodnie z którym w odniesieniu do parametru poziomu dobrobytu w strefie sąsiadującej w badaniu z dnia 28 września 2012 r. przedstawiono dane dla portu lotniczego w Knock na szczeblu regionalnym w celu porównania rocznego produktu krajowego brutto na mieszkańca, mimo że szacunki dotyczące miesięcznego dochodu zostały przedstawione dla całej Irlandii, należy stwierdzić, że argument ten nie może podważyć stwierdzeń poczynionych przez Komisję w odniesieniu do niektórych innych parametrów.

- 248 W konsekwencji mimo ustaleń dokonanych w pkt 242 i 243 powyżej należy dojść do wniosku, że w świetle wszystkich wiarygodnych elementów odniesienia i różnych parametrów wskazanych w motywie 365 zaskarżonej decyzji Komisja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, odrzucając próbkę porównywalnych portów lotniczych zaproponowaną w badaniu z dnia 28 września 2012 r.
- 249 W odniesieniu do argumentu skarżących dotyczącego okoliczności, że Komisja nie starała się zasięgnąć informacji od prywatnych portów lotniczych lub zarządzanych prywatnie, aby znaleźć kryteria porównania, należy zauważyć, że zastrzeżenie to dotyczy zakresu obowiązków dochodzeniowych spoczywających na Komisji, gdy musi zastosować kryterium podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej do danych umów.
- 250 Zgodnie z orzecznictwem w ramach stosowania kryterium inwestora prywatnego Komisja ma obowiązek uwzględnić przy ocenie danego środka wszystkie istotne okoliczności i kontekst tego środka (zob. podobnie wyrok z dnia 17 grudnia 2008 r., Ryanair/Komisja, T-196/04, EU:T:2008:585, pkt 59).
- 251 W tym względzie należy uważać za istotną każdą informację mogącą mieć niedający się pominąć wpływ na podjęcie decyzji przez ostrożny i staranny w zwykle przyjętym stopniu prywatny podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej, który znajdowałby się w sytuacji możliwie najbardziej zbliżonej do sytuacji zainteresowanego państwa członkowskiego (zob. analogicznie wyrok z dnia 20 września 2017 r., Komisja/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, pkt 60).
- 252 Należy również przypomnieć, że zgodność z prawem decyzji w sprawie pomocy państwa powinna być oceniana przez sąd Unii w świetle informacji, którymi Komisja mogła dysponować w momencie jej wydania (wyrok z dnia 20 września 2017 r., Komisja/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, pkt 70).
- 253 Informacje, którymi „mogła dysponować” Komisja, zawierały informacje, które wydawały się istotne dla dokonania oceny zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 251 powyżej, oraz informacje, których przedstawienia Komisja mogła domagać się w toku postępowania administracyjnego (zob. podobnie wyrok z dnia 20 września 2017 r., Komisja/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, pkt 71).
- 254 W niniejszym przypadku w pierwszej kolejności należy zauważyć, że Komisja przypominała w motywie 378 zaskarżonej decyzji swoje wątpliwości, o których mowa w wytycznych z 2014 r., czy jest obecnie możliwe określenie odpowiedniego elementu odniesienia do celów ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze. Otóż Komisja wspomina w szczególności w pkt 56–58 owych wytycznych o tym, że znaczna większość portów lotniczych w Unii korzysta z finansowania publicznego, że tradycyjnie organy publiczne uznają publiczne porty lotnicze za infrastrukturę ułatwiającą lokalny rozwój, a nie za przedsiębiorstwa działające na zasadach rynkowych, że ustalanie cen stosowanych przez publiczne porty lotnicze przeważnie nie odbywa się zatem na warunkach rynkowych, ale zasadniczo w oparciu o względy społeczne lub względy polityki regionalnej oraz że nawet na ceny stosowane przez prywatne porty lotnicze mogą mieć silny wpływ ceny stosowane przez większość portów lotniczych subsydiowanych ze środków publicznych. W związku z tym, choć nie jest wykluczone, że można znaleźć wystarczającą liczbę odpowiednich porównywalnych portów lotniczych, jak wyjaśniła Komisja na rozprawie, uznała ona, że zgodnie z pkt 61 wytycznych z 2014 r. analiza rentowności przyrostowej stanowi najwłaściwsze kryterium do celów oceny umów, o których mowa.
- 255 W drugiej kolejności należy przypomnieć, że Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji różnice w strukturach kosztów i przychodów portów lotniczych i niską porównywalność transakcji między portami lotniczymi jako względy uzasadniające odejście od analizy porównawczej (motywy 362, 363 zaskarżonej decyzji).

- 256 W trzeciej kolejności należy zauważyć, że w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag, wskazując jednocześnie w tej decyzji, że władze francuskie nie przedstawiły żadnego elementu porównawczego pozwalającego ocenić, czy cena płacona przez Ryanair odpowiadała normalnej cenie rynkowej.
- 257 I tak w toku postępowania administracyjnego Ryanair przedstawił badanie z dnia 28 września 2012 r. przedstawiające próbkę porównywalnych portów lotniczych.
- 258 W odpowiedzi na pytanie Sądu zadane podczas rozprawy Komisja wyjaśniła, że chociaż wytyczne z 2014 r. przewidują możliwość przeprowadzenia analizy porównawczej, dane zawarte w aktach sprawy nie pozwalają na dokonanie takiej analizy w sposób użyteczny dla niniejszej sprawy.
- 259 W czwartej kolejności, jak wskazuje Komisja, aby ocenić opłaty za usługi lotniskowe, należy wziąć pod uwagę nie tylko publikowane taryfy, lecz także dużą różnorodność rabatów uzgadnianych indywidualnie z każdym przedsiębiorstwem lotniczym, oraz wszystkie umowy o świadczenie usług marketingowych. Zazwyczaj takie informacje są poufne i Komisja nie może mieć do nich swobodnego dostępu.
- 260 W tych okolicznościach, nie popełniając błędu, Komisja mogła w niniejszym przypadku zdecydować o przeprowadzeniu raczej analizy rentowności przyrostowej aniżeli analizy porównawczej, bez nawiązywania kontaktu w toku swego dochodzenia z prywatnymi portami lotniczymi lub zarządzanymi prywatnie w celu ustalenia ewentualnych portów lotniczych w wystarczającym stopniu porównywalnych z portem lotniczym w Nîmes i znalezienia w tych samych portach lotniczych próbek porównywalnych transakcji.
- 261 W świetle całości powyższych rozważań należy zatem oddalić zastrzeżenie skarżących oparte na okoliczności, że Komisja błędnie uznała, iż dowody przedstawione przez Ryanair nie wykazują, że porty lotnicze wybrane w badaniu z dnia 28 września 2012 r. były w wystarczającym stopniu porównywalne z portem lotniczym w Nîmes, oraz na braku uzasadnienia w tym względzie.
- 5) *W przedmiocie zastrzeżenia opartego na okoliczności, że Komisja błędnie nie przeprowadziła „wspólnej” analizy porównawczej*
- 262 Skarżące twierdzą, że nawet przy założeniu, iż płatności na rzecz AMS z tytułu usług marketingowych powinny być zostać odjęte od opłat lotniskowych uiszczanych przez Ryanair do celów analizy porównawczej, Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie, gdyż nie przeprowadziła takiej „wspólnej” analizy. Przedkładają one badanie z dnia 2 lutego 2016 r. zawierające taką analizę, przygotowaną przez ich konsultanta ekonomicznego, zgodnie z którym to badaniem opłaty netto uiszczane przez Ryanair na rzecz portu lotniczego w Nîmes z uwzględnieniem płatności otrzymywanych przez AMS w ramach umów o świadczenie usług marketingowych są wyższe od średniej opłat netto uiszczanych w porównywalnych portach lotniczych, zarówno na pasażera, jak i w świetle rotacji.
- 263 W powyższym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem nie można zarzucać Komisji nieuwzględnienia ewentualnych okoliczności faktycznych lub prawnych, które mogły zostać jej przedstawione w toku postępowania administracyjnego, lecz nie zostały jej przedstawione, ponieważ na Komisji nie spoczywa obowiązek badania z urzędu i na podstawie przypuszczeń okoliczności, jakie mogły zostać jej wskazane (wyroki: z dnia 2 kwietnia 1998 r., Komisja/Sytraval i Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, pkt 60; z dnia 14 stycznia 2004 r., Fleuren Compost/Komisja, T-109/01, EU:T:2004:4, pkt 49). Ponadto zgodnie z orzecznictwem zgodność z prawem decyzji w sprawie pomocy państwa powinna być oceniana przez sąd Unii w świetle informacji, którymi Komisja mogła dysponować w momencie jej wydania (zob. pkt 252 powyżej).

- 264 Komisja jest jednak zobowiązana do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego w sprawie kwestionowanych środków w sposób staranny i bezstronny, tak aby w chwili wydania decyzji końcowej dysponować możliwie najbardziej kompletnymi i wiarygodnymi informacjami, by to uczynić (wyroki: z dnia 2 września 2010 r., Komisja/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, pkt 90; z dnia 16 marca 2016 r., Frucona Košice/Komisja, T-103/14, EU:T:2016:152, pkt 141).
- 265 W niniejszej sprawie należy przypomnieć, że w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wskazała, iż na tym etapie uznaje, że do celów zastosowania kryterium inwestora prywatnego należy ocenić łącznie umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych.
- 266 Tymczasem skarżące powołują się na wspólną analizę porównawczą opłat lotniskowych netto płatności za usługi marketingowe, przeprowadzoną przez ich doradcę ekonomicznego w badaniu z dnia 2 lutego 2016 r., które zostało przedłożone po raz pierwszy dopiero przed Sądem. Nie można zatem zarzucać Komisji, że nie uwzględniła tego badania.
- 267 Co więcej, z powodów wyjaśnionych w pkt 254–260 powyżej Komisja nie była w niniejszym przypadku zobowiązana do podjęcia innych działań, aby uzyskać dane w celu przeprowadzenia wspólnej analizy porównawczej.
- 268 Wobec powyższego należy oddalić zastrzeżenie skarżących oparte na okoliczności, że Komisja błędnie nie przeprowadziła „wspólnej” analizy porównawczej.

[...]

3. W przedmiocie trzeciej części zarzutu, dotyczącej oczywistych błędów w ocenie oraz niewystarczającego uzasadnienia w odniesieniu do analizy rentowności przyrostowej

[...]

b) W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego powodów leżących u podstaw decyzji podmiotów zarządzających portem lotniczym w Nîmes o zawarciu umów o świadczenie usług marketingowych

c) W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego odmowy wzięcia pod uwagę możliwości, że część usług marketingowych mogła zostać zakupiona w celach interesu ogólnego

d) W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego błędnego twierdzenia, że SMAN i VTAN stanowią jeden podmiot

- 372 Skarżące twierdzą, że Komisja niesłusznie uznała, iż VTAN i SMAN stanowią jeden podmiot do celów zastosowania kryterium podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Uznając, że stosunek własności nie jest warunkiem koniecznym oraz że inne więzi gospodarcze między tymi dwoma podmiotami są wystarczające, Komisja dokonała błędnej wykładni orzecznictwa i popełniła oczywisty błąd w ocenie.
- 373 W powyższym względzie należy przypomnieć, że orzeczono już, iż w ramach zastosowania kryterium inwestora prywatnego konieczne jest rozpatrzenie transakcji handlowej jako całości, aby w ten sposób sprawdzić, czy podmiot państwowy i podmiot kontrolowany przez państwo, traktowane łącznie, zachowywały się jak działające racjonalnie w warunkach gospodarki rynkowej podmioty gospodarcze. Przy dokonywaniu oceny spornych środków Komisja ma bowiem obowiązek uwzględnić wszystkie istotne okoliczności i kontekst tych środków, w tym okoliczności dotyczące sytuacji organu lub organów odpowiedzialnych za przyznanie spornych środków (zob. wyrok z dnia 17 grudnia 2008 r., Ryanair/Komisja, T-196/04, EU:T:2008:585, pkt 59 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 374 W niniejszym przypadku, choć nie istnieje stosunek własności między SMAN-em i VTAN, Komisja stwierdziła jednak w motywach 277–299 zaskarżonej decyzji, że SMAN wywierał decydujący wpływ na decyzje podejmowane przez VTAN wobec skarżących.
- 375 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że Komisja słusznie uznała, iż między SMAN i VTAN istnieją wystarczająco ściśle więzy gospodarcze, aby ich zachowanie mogło zostać ocenione łącznie w ich stosunkach ze skarżącymi do celów zastosowania kryterium podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej (motywy 307–309 zaskarżonej decyzji).
- 376 Wobec powyższego należy oddalić zastrzeżenie skarżących dotyczące błędnego twierdzenia, że SMAN i VTAN stanowią jeden podmiot.

[...]

f) W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego odmowy uwzględnienia szerszych korzyści wynikających ze stosunków portu lotniczego w Nîmes z Ryanair-em

[...]

g) W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego niesprawdzenia danych przekazanych przez port lotniczy w Nîmes i braku porównania z dobrze zarządzanym portem lotniczym

- 415 Skarżące twierdzą, że Komisja błędnie nie zweryfikowała danych dotyczących kosztów przekazanych przez port lotniczy w Nîmes i nie porównała ich z danymi typowymi dla prawidłowo zarządzanego portu lotniczego. W niniejszym przypadku przyrostowe koszty operacyjne ponoszone przez port lotniczy w Nîmes, wskazane przez Komisję w zaskarżonej decyzji, były znacznie wyższe od kosztów, które instytucja ta ustaliła w innych sprawach, w związku z czym ów port lotniczy jest zarządzany w sposób bardzo nieefektywny. W konsekwencji koszty te nie odpowiadają kosztom rynkowym, jakie ponosiłby zarządzany efektywnie port lotniczy, i nie mogą zatem służyć za punkt odniesienia do dokonania oceny, czy Ryanair odniósł korzyść, jakiej nie uzyskałby podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej.
- 416 W powyższym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z orzecnictwem do Komisji należy dokonanie oceny, czy racjonalny podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej, znajdujący się w sytuacji możliwie najbardziej zbliżonej do sytuacji danego podmiotu publicznego byłby skłonny podjąć środek, o którym mowa (zob. podobnie wyrok z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, pkt 84). Należy zatem uwzględnić strukturę rzeczywistych kosztów i przychodów danego podmiotu publicznego, którego zachowanie jest porównywane z zachowaniem podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej.
- 417 W niniejszym przypadku wynika stąd, że wbrew temu, co utrzymują skarżące, w niniejszym przypadku w ramach stosowania kryterium podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej na Komisji nie spoczywał obowiązek sprawdzenia, czy przyrostowe koszty operacyjne i przychody pozalotnicze portu lotniczego w Nîmes odpowiadały kosztom i przychodom, jakich można by oczekiwać od przeciętnego portu lotniczego lub dobrze zarządzanego i efektywnego portu lotniczego. Wobec tego Komisja mogła, nie popełniając błędu, uwzględnić rzeczywiste prognozowane koszty i przychody portu lotniczego w Nîmes, aby ocenić, czy skarżące uzyskały korzyść gospodarczą.
- 418 Z tych samych powodów Komisja nie była również zobowiązana do uwzględnienia kosztów odnotowanych w innych portach lotniczych niż port lotniczy w Nîmes.

- 419 Ponadto przegląd, który prowadzi do otrzymania rzeczywistych danych liczbowych dotyczących kosztów i przychodów przedsiębiorstwa publicznego, byłby sprzeczny z wymogami art. 107 ust. 1 TFUE, który nie wprowadza rozróżnienia ze względu na przyczyny lub cele interwencji państwowych ze strony podmiotu publicznego, lecz definiuje je ze względu na ich skutki (wyrok z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, pkt 77).
- 420 W konsekwencji Komisja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, nie sprawdzając, czy koszty i przychody przedstawione przez port lotniczy w Nîmes odpowiadały kosztom i przychodom zazwyczaj związanym z dobrze zarządzanym lub efektywnym portem lotniczym.
- 421 Zarzut czwarty należy zatem oddalić jako bezzasadny.
- 422 Należy zatem oddalić skargę w całości, bez potrzeby orzekania w przedmiocie złożonego przez skarżące wniosku o zastosowanie środków organizacji postępowania w zakresie, w jakim dotyczy on środków innych niż zarządzane już środki.

IV. W przedmiocie kosztów

- 423 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ skarżące przegrały sprawę, należy obciążyć je ich własnymi kosztami, jak również kosztami poniesionymi przez Komisję zgodnie z jej żądaniem.
- 424 Rada pokrywa własne koszty na podstawie art. 138 § 1 regulaminu postępowania.

Z powyższych względów

SĄD (szósta izba w składzie powiększonym)

orzeka, co następuje:

- 1) **Skarga zostaje oddalona.**
- 2) **Ryanair DAC i Airport Marketing Services Ltd zostają obciążone własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję Europejską.**
- 3) **Rada Unii Europejskiej pokrywa własne koszty.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 13 grudnia 2018 r.

Podpisy

i — Słowa kluczowe w niniejszym tekście były przedmiotem zmian o charakterze językowym, po pierwotnym umieszczeniu na stronie internetowej.