



Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (szósta izba w składzie powiększonym)

z dnia 13 grudnia 2018 r.*

Pomoc państwa – Porozumienia zawarte z przedsiębiorstwem lotniczym Ryanair i jego spółką zależną Airport Marketing Services – Usługi lotniskowe – Usługi marketingowe – Decyzja uznająca pomoc za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i nakazująca jej odzyskanie – Pojęcie pomocy państwa – Korzyść – Kryterium prywatnego inwestora – Odzyskanie pomocy – Artykuł 41 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej – Dostęp do akt – Prawo do bycia wysłuchanym

W sprawie T-165/16

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. Flynn, L. Armati i S. Noëgo, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popieranej przez

Radę Unii Europejskiej, reprezentowaną przez S. Boelaert i S. Petrovą, działające w charakterze pełnomocników,

interwenient,

mającej za przedmiot oparte na art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia nieważności części decyzji Komisji (UE) 2016/287 z dnia 15 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) wdrożonej przez Niemcy na rzecz Flughafen Altenburg-Nobitz i Ryanair Ltd (Dz.U. 2016, L 59, s. 22),

SĄD (szósta izba w składzie powiększonym),

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

* Język postępowania: angielski.

sekretarz: P. Cullen, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 4 lipca 2018 r.,

wydaje następujący

Wyrok¹

Okoliczności powstania sporu

Sporne środki

- 1 Pierwsza skarżąca, Ryanair DAC, dawniej Ryanair Ltd (zwana dalej „Ryanaiem”), jest przedsiębiorstwem lotniczym z siedzibą w Irlandii, obsługującym ponad 1800 codziennych połączeń lotniczych do 200 celów podróży lotniczych w 31 państwach Europy i Afryki Północnej. Druga skarżąca, Airport Marketing Services Ltd (zwana dalej „AMS”), jest spółką zależną Ryanaira dostarczającą rozwiązań w zakresie strategii marketingowych, a jej działalność polega w głównej mierze na sprzedaży powierzchni reklamowych na stronie internetowej Ryanaira.
- 2 Port lotniczy Altenburg-Nobitz znajduje się w południowej części kraju związkowego Turyngia w Niemczech. Właścicielem i operatorem tego portu jest spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (zwana dalej „AOC”), której udziałowcami są organy władz publicznych albo podmioty w całości do nich należące.
- 3 W latach 2003–2011 Ryanair oferował codzienne połączenia lotnicze z tego portu lotniczego do portu lotniczego Londyn-Stansted (Zjednoczone Królestwo). Od 2007 r. zaczął również obsługiwać połączenie lotnicze do portu lotniczego Barcelona-Girona (Hiszpania). Podobnie w 2009 r. uruchomił połączenie lotnicze do portu lotniczego Edynburg (Zjednoczone Królestwo), a w 2010 r. – do portu lotniczego Alicante (Hiszpania).
- 4 W dniu 3 marca 2003 r. AOC zawarło z Ryanaiem 10-letnią umowę o świadczenie usług lotniskowych, zgodnie z którą Ryanair zobowiązał się do realizacji codziennych połączeń lotniczych do portu lotniczego Londyn-Stansted. Ryanair był zobowiązany do uiszczania opłaty za świadczenie usług lotniskowych zgodnie z taryfą opłat portu lotniczego Altenburg-Nobitz obowiązującą w dniu świadczenia danej usługi, jak również kwoty obejmującej opłaty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerom i opłat na rzecz państwa. Skarżące wskazały, że ta umowa o świadczenie usług lotniskowych stanowiła podstawę do rozszerzenia współpracy między stronami, w ramach której docelowo miały zostać uruchomione w sumie cztery połączenia lotnicze (do Londynu, Girony, Edynburga i Alicante).
- 5 Ponadto AOC zawarło trzy umowy o świadczenie usług marketingowych – pierwszą z Ryanaiem i dwie kolejne z AMS.
- 6 Zgodnie z pierwszą umową o świadczenie usług marketingowych, zawartą w dniu 7 kwietnia 2003 r. na okres 10 lat, Ryanair miał prowadzić działania marketingowe w celu promocji regionu Altenburg-Nobitz. W zamian AOC zobowiązało się do ponoszenia dwóch opłat. Z jednej strony uiszczало „opłatę uzależnioną od wyniku” za każdego pasażera odlatującego; opłata ta była opłatą netto za usługi lotniskowe, należną od Ryanaira za każdego pasażera, uwzględniającą opłaty za lądowanie, lokalne zabezpieczenie lotu, oświetlenie, pozycję postojową (bez uwzględnienia pozycji postojowej

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

w nocy), wcześniejszą odprawę i obsługę naziemną oraz korzystanie z infrastruktury, a także opłatę lotniskową/pasażerską. AOC obliczało opłatę netto za pasażera na podstawie liczby pasażerów i przedstawiała Ryanairowi odnośne rozliczenie na koniec każdego tygodnia. Ryanair obliczał opłatę uzależnioną od wyniku oraz przedstawiał AOC odnośne rozliczenie w ciągu 30 dni po zakończeniu danego miesiąca. Każde rozliczenie opierało się na usługach wykonanych w poprzednim miesiącu kalendarzowym. Ryanair mógł odliczyć opłatę uzależnioną od wyniku od rachunków miesięcznych AOC za opłaty za lądowanie. Z drugiej strony AOC uiszczало „opłatę uzależnioną od wyniku” bazującą na określonym procencie ewentualnych podwyżek opłat w porcie lotniczym, czyli 100% każdej podwyżki pobieranej przez państwo opłaty bezpieczeństwa do maksymalnej wysokości 10% obowiązującej, opublikowanej taryfy w ciągu pięcioletniego okresu oraz 100% każdej podwyżki obowiązujących, opublikowanych taryf lub dodatkowych opłat, należności lub podatków, uwzględnionych w opublikowanych opłatach lotniskowych, do maksymalnej wysokości 10% opublikowanej taryfy łącznej, należnej ze strony Ryanaira, w ciągu pięcioletniego okresu.

- 7 Zgodnie z drugą umową o świadczenie usług marketingowych, zawartą w dniu 28 sierpnia 2008 r. pierwotnie na dwa lata, AMS zobowiązał się do świadczenia usług marketingowych polegających na umieszczaniu ogłoszeń reklamowych na stronie internetowej Ryanaira, w zamian za zapłatę przez AOC [poufne]² w 2008 r. i [poufne] w 2009 r. Umowa ta wiązała się z zobowiązaniem się Ryanaira do obsługi połączenia z portu lotniczego Altenburg-Nobitz do portu lotniczego Londyn-Stansted latem codziennie, a w okresie zimowym cztery razy w tygodniu oraz połączenia do portu lotniczego Girona, tylko latem, trzy razy w tygodniu.
- 8 Zgodnie z trzecią umową o świadczenie usług marketingowych, zawartą w dniu 25 stycznia 2010 r. pierwotnie na jeden rok AMS ponownie zobowiązał się do świadczenia usług marketingowych polegających na umieszczaniu ogłoszeń reklamowych na stronie internetowej Ryanaira, w zamian za zapłatę przez AOC [poufne]. Umowa ta dotyczyła zobowiązania się Ryanaira do zaoferowania – od lata 2010 r. i wyłącznie w sezonie letnim IATA rozpoczynającym się w dniu 28 marca 2010 r. i kończącym się w dniu 30 października 2010 r. – połączeń lotniczych z portu lotniczego Altenburg-Nobitz do portów lotniczych Londyn-Stansted (siedem razy w tygodniu), Girona (trzy razy w tygodniu) i Alicante (dwa razy w tygodniu).
- 9 Wszystkie połączenia lotnicze do portów lotniczych w Barcelonie-Gironie, w Edynburgu i w Alicante zostały następnie zlikwidowane, a w dniu 31 marca 2011 r. zostało także zlikwidowane połączenie lotnicze do Londynu-Stansted, efektem czego z tym dniem Ryanair wstrzymał swoją działalność przewozową w porcie lotniczym Altenburg-Nobitz.

[...]

Przebieg postępowania i żądania stron

- 25 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 18 kwietnia 2016 r. skarżące wniosły niniejszą skargę.
- 26 Odrębnym pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 30 maja 2016 r. skarżące wniosły o zastosowanie środków organizacji postępowania.
- 27 Pismem złożonym w dniu 20 czerwca 2016 r. Komisja przedstawiła w wyznaczonym terminie swoje uwagi w przedmiocie tego wniosku.
- 28 Pismem złożonym w dniu 22 czerwca 2016 r. Rada Unii Europejskiej wniosła o dopuszczenie jej do niniejszej sprawy w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji. Decyzją z dnia 6 września 2016 r. prezes szóstej izby Sądu uwzględnił ten wniosek.

2 Nieujawnione dane poufne.

- 29 Decyzją z dnia 15 marca 2018 r. Sąd przekazał niniejszą sprawę do rozpoznania szóstej izbie w składzie powiększonym.
- 30 Na podstawie sprawozdania sędziego sprawozdawcy Sąd postanowił o otwarciu ustnego etapu postępowania i w ramach środków organizacji postępowania przewidzianych w art. 88 swojego regulaminu postępowania wezwał strony do udzielenia odpowiedzi na pewne pytania.
- 31 Na rozprawie w dniu 4 lipca 2018 r. wysłuchano wystąpień stron.
- 32 Skarżące wnoszą do Sądu o:
- stwierdzenie nieważności art. 1 ust. 4 i art. 2 i 4 zaskarżonej decyzji;
 - obciążenie Komisji kosztami postępowania.
- 33 Komisja, popierana przez Radę, wnosi do Sądu o:
- oddalenie skargi;
 - obciążenie skarżących kosztami postępowania.

Co do prawa

[...]

W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego naruszenia art. 107 ust. 1 TFUE ze względu na fakt, że Komisja nie wykazała istnienia korzyści

[...]

W przedmiocie części czwartej zarzutu, dotyczącej oczywistych błędów w ocenie, jakich dopuściła się Komisja, oraz braku uzasadnienia przeprowadzonej przez nią analizy rentowności

[...]

– W przedmiocie zastrzeżenia dotyczącego przyjęcia przy obliczaniu rentowności nieodpowiednich założeń

[...]

- 247 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o argument, zgodnie z którym Komisja w błędny sposób zbadała rentowność rozpatrywanych umów, przyjmując perspektywę czasową ograniczoną do siedmiu miesięcy, to należy najpierw przypomnieć, że argument ten należy zbadać bezpośrednio w świetle zasady podmiotu gospodarczego działającego w warunkach gospodarki rynkowej, tak jak to wynika z art. 107 ust. 1 TFUE, a nie w świetle wytycznych z 2014 r.
- 248 Następnie z orzecznictwa wynika (zob. pkt 106 powyżej), że należy zbadać, czy Komisja w ramach swej analizy rentowności przyrostowej mogła zasadnie uznać, iż podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej na miejscu portu lotniczego Altenburg-Nobitz, dokonałby oceny

interesu w zawarciu umowy z dnia 25 stycznia 2010 r. w połączeniu z umową o świadczenie usług lotniskowych z dnia 3 marca 2003 r. i z umową o świadczenie usług marketingowych z dnia 7 kwietnia 2003 r., przyjmując perspektywę czasową ograniczającą się do siedmiu miesięcy.

- 249 Rozważny podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej kieruje się w swym zachowaniu perspektywami osiągnięcia długoterminowej rentowności (wyrok z dnia 21 marca 1991 r., *Włochy/Komisja*, C-305/89, EU:C:1991:142, pkt 20). Taki podmiot, który dąży do osiągnięcia maksymalnych zysków, jest gotowy do podjęcia kalkulowanego ryzyka przy określaniu odpowiedniego wynagrodzenia, jakiego może oczekiwać z tytułu swojej inwestycji.
- 250 W niniejszej sprawie jednak jest bezsporne, że trzy rozpatrywane umowy, a w szczególności umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r., zostały zawarte na czas określony. I tak w motywie 259 zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że obowiązywanie tej ostatniej umowy rozpoczęło się w dniu 25 stycznia 2010 r. i kończyło rok po otwarciu pierwszego połączenia lotniczego, które powinno nastąpić w sezonie letnim 2010. Biorąc pod uwagę fakt, że usługi lotnicze Ryanaira obejmowały jedynie okres wynoszący siedem miesięcy, to znaczy sezon letni IATA w 2010 r., Komisja przeprowadziła swoją analizę rentowności wyłącznie w odniesieniu do tego okresu.
- 251 Jest również bezsporne, że, jak wskazała Komisja, a skarżące temu nie zaprzeczyły, przed zawarciem rozpatrywanych umów operator portu lotniczego Altenburg-Nobitz nie przygotował biznesplanu dotyczącego obsługi połączeń lotniczych do portów lotniczych w Londynie, w Gironie i w Alicante.
- 252 W tym kontekście Komisja mogła, nie popełniając błędu, uznać, że podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej dokonałby oceny rentowności przyrostowej wynikającej z połączenia trzech rozpatrywanych umów w odniesieniu do kosztów i do przychodów za okres obsługi rozpatrywanego połączenia lotniczego, to jest za okres siedmiu miesięcy.
- 253 Argument skarżących, zgodnie z którym Komisja błędnie uznała w motywie 259 zaskarżonej decyzji, że obowiązywanie umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. kończyło się rok po otwarciu pierwszego połączenia lotniczego Ryanaira, a nie – po zakończeniu świadczenia usług marketingowych przez AMS, jest nieskuteczny. Skarżące nie wykazały bowiem, że taki błąd, jakkolwiek godny ubolewania, miał istotny wpływ na obliczenie spodziewanej rentowności przyrostowej umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. Jak wyjaśniła na rozprawie Komisja w odpowiedzi na pytanie Sądu, należy uznać, że nawet gdyby umowa ta została pierwotnie zawarta na okres roku od daty realizacji pierwszej usługi marketingowej AMS, przychody przyrostowe z działalności lotniczej i pozalotniczej, jak również przyrostowe koszty operacyjne spodziewane w związku z obsługą przez Ryanaira połączeń lotniczych w porcie lotniczym Altenburg-Nobitz nie uległyby zmianie. Podobnie nie zostało wykazane, że przesunięcie w czasie obliczenia przez AMS dla AOC cen za usługi marketingowe miałoby jakikolwiek wpływ na kwotę należną od AOC z tytułu umowy o świadczenie usług marketingowych i która stanowiła część kosztów podlegających uwzględnieniu w ramach analizy rentowności przyrostowej umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r.
- 254 Fakt, że Komisja uwzględniła rzeczywisty okres obsługi połączenia lotniczego przez Ryanaira, a nie – okres obowiązywania umowy z dnia 25 stycznia 2010 r., to znaczy okres jednego roku, nie wpływa na prawidłowość przeprowadzonej w zaskarżonej decyzji analizy rentowności przyrostowej. Komisja mogła bowiem założyć, nie dopuszczając się przy tym oczywistego błędu w ocenie, że podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej oczekiwałby wyłącznie przychodów przyrostowych w okresie, w którym Ryanair zobowiązał się do obsługi rozpatrywanego połączenia lotniczego. W tym względzie należy przypomnieć, że skarżące nie wykazały, iż Komisja dopuściła się oczywistego błędu w ocenie, zakładając, że usługi marketingowe świadczone przez AMS nie miały trwałego wpływu na zachowania osób odwiedzających stronę internetową Ryanaira (zob. pkt 184–188 powyżej).

- 255 Wreszcie nie można uwzględnić argumentu, zgodnie z którym Komisja winna była przeprowadzić analizę rentowności umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. za okres od daty zawarcia tej umowy do daty wygaśnięcia umowy o świadczenie usług lotniskowych z dnia 3 marca 2003 r.
- 256 Przyznając bowiem, że umowa o świadczenie usług lotniskowych z dnia 3 marca 2003 r. i umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 7 kwietnia 2003 r. nadal obowiązywały po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r., należy stwierdzić, że po wejściu w życie powyższych umów z 2003 r., które przewidywały w szczególności całoroczne codzienne regularne połączenia lotnicze do portu lotniczego Londyn-Stansted (motyw 47 zaskarżonej decyzji), strony dokonały przeglądu, a wręcz – uzupełnienia – warunków swojej dalszej współpracy zarówno w kwestii zobowiązań do obsługi połączeń lotniczych, jak i wynagrodzenia za usługi marketingowe. I tak w umowie o świadczenie usług marketingowych z dnia 28 sierpnia 2008 r. Ryanair zobowiązał się do obsługi połączenia do tego portu lotniczego codziennie w lecie i cztery razy w tygodniu w zimie, jak również połączenia do portu lotniczego w Gironie tylko latem, trzy razy w tygodniu (motyw 57 zaskarżonej decyzji), podczas gdy w umowie o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. Ryanair zobowiązał się do obsługi połączeń do portów lotniczych Londyn-Stansted (siedem razy w tygodniu), Girona (trzy razy w tygodniu) i Alicante (dwa razy w tygodniu) w sezonie letnim IATA. Podobnie, w umowie o świadczenie usług marketingowych z dnia 28 sierpnia 2008 r. i w umowie o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. AOC zobowiązało się do zapłaty odpowiednio kwoty [poufne] (zob. pkt 7 powyżej) i kwoty [poufne] (zob. pkt 8 powyżej) w celu zapewnienia sobie usług marketingowych AMS. Płatności te stanowiły uzupełnienie „opłaty uzależnionej od wyniku” ustanowionej w umowie o świadczenie usług marketingowych z dnia 7 kwietnia 2003 r. tytułem wynagrodzenia za usługi marketingowe świadczone przez Ryanaira.
- 257 W konsekwencji można rozsądnie przypuszczać, że działający w warunkach gospodarki rynkowej podmiot gospodarczy na miejscu AOC oczekiwалby w chwili zawarcia umowy z dnia 25 stycznia 2010 r., że po wygaśnięciu ostatniej umowy skarżące nie zaakceptowałyby po prostu powrotu do warunków umowy o świadczenie usług lotniskowych z dnia 3 marca 2003 r. oraz umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 7 kwietnia 2003 r., ale należałoby także na renegotiację zobowiązania do obsługi połączeń lotniczych z portu lotniczego Altenburg-Nobitz, jak również na nowe opłaty za usługi marketingowe.
- 258 Ponadto okoliczność, że Ryanair nie był gotowy po prostu powrócić do początkowych warunków zawartych w umowach z 2003 r., nie żądając nowych opłat, jest potwierdzona ex post z jednej strony przez fakt, że Ryanair obsługiwał w sezonie zimowym IATA 2010/2011, rozpoczynającym się w dniu 30 października 2010 r. i kończącym się w dniu 28 marca 2011 r., tylko jedno połączenie z i do portu lotniczego Londyn-Stansted, i to ze wsparciem finansowym prywatnych przedsiębiorstw regionalnych [motyw 32 lit. d) i motyw 64 zaskarżonej decyzji], i, z drugiej strony, przez fakt, że w związku z tym, iż udziałowcy oraz zarząd AOC odmówili wniesienia wkładu w wysokości 420 000 EUR żadanego przez Ryanaira jako zapłata za marketingową obsługę letniego rozkładu lotów w 2011 r., Ryanair zakończył swoją działalność w porcie lotniczym Altenburg-Nobitz w marcu 2011 r.
- 259 W tych okolicznościach nie zostało wykazane, że właściwszym byłoby zbadanie przez Komisję spodziewanej rentowności umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. za okres od daty zawarcia tej umowy do daty wygaśnięcia umowy o świadczenie usług lotniskowych z dnia 3 marca 2003 r., z którą umowa ta była związana, to znaczy do kwietnia 2013 r., określając tym samym perspektywę czasową od roku 2010 do roku 2013, zamiast siedmiu miesięcy przyjętych przez Komisję. W tym względzie należy stwierdzić, że z przedłożonej przez skarżące noty z dnia 14 kwietnia 2016 r. niewątpliwie wynika, że zawarcie umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. w połączeniu z dwiema pozostałymi umowami należałoby uznać za rentowne,

gdyby analiza rentowności była przeprowadzona za okres od stycznia 2010 r. do kwietnia 2013 r. Jednakże, jak słusznie wskazała Komisja, analiza zawarta w nocie z dnia 14 kwietnia 2016 r. nie obejmuje nowych opłat spodziewanych za usługi marketingowe.

- 260 Z uwagi na powyższe, należy oddalić zastrzeżenie skarżących dotyczące perspektywy czasowej analizy rentowności.
- 261 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o argument skarżących dotyczący stopnia obłożenia samolotu mierzącego wykorzystanie jego zdolności przewozowej, to należy stwierdzić, że w celu obliczenia liczby pasażerów spodziewanej w związku z umową o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. Komisja w motywie 264 zaskarżonej decyzji przyjęła stopień wykorzystania zdolności przewozowej na poziomie 80% w samolocie dysponującym 189 miejscami, co odpowiadało zdolności przewozowej wspomnianej w tej umowie.
- 262 Komisja wyjaśniła przed Sądem, że przyjęcie obłożenia na poziomie 80% było założeniem racjonalnym. W tym względzie Komisja odsyła do sprawozdania rocznego Ryanaira z 2009 r., w którym, z jednej strony, jest wskazane, że średnie obłożenie obsługiwanych przez Ryanaira połączeń należących do jego sieci wynosiło 81%, i, z drugiej strony, że obłożenie nowych połączeń takich jak nowe połączenie do portu lotniczego Alicante przewidziane w umowie o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r. było co do zasady niższe.
- 263 Ponadto, odpowiadając na pytanie Sądu, Komisja wyjaśniła, że przyjęte przez nią obłożenie na poziomie 80% stanowiło scenariusz bardziej optymistyczny od przyjętego przez port lotniczy Altenburg-Nobitz scenariusza dotyczącego przychodów spodziewanych w ramach współpracy z Ryanairem. W tym względzie Komisja przedstawiła dostarczoną przez władze niemieckie w ramach postępowania administracyjnego tabelę, która zawierała różne scenariusze przewidujące obłożenie wynoszące od 70% do 90%. Z tabeli tej wynikało, że nawet przy obłożeniu wynoszącym 70% można było w ramach współpracy z Ryanairem osiągnąć pozytywny wynik (zob. motyw 99 zaskarżonej decyzji).
- 264 Z powyższego wynika, że w celu określenia przyjętego w zaskarżonej decyzji stopnia obłożenia Komisja oparła się na obiektywnych przesłankach, które ponadto wystarczająco uzasadniały rozbieżność z wynoszącym 85% stopniem obłożenia przyjętym w innych sprawach z zakresu pomocy państwa dotyczących porozumień zawartych przez skarżące z innymi portami lotniczymi. Ponieważ metody ustalania stopnia obłożenia przyjęte w tych innych sprawach i w zaskarżonej decyzji są różne, należy stwierdzić, że podejścia Komisji nie można uznać za niespójne.
- 265 W konsekwencji zastrzeżenie skarżących dotyczące zastosowania stopnia obłożenia wynoszącego 80% należy oddalić.
- 266 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o argument skarżących dotyczący nieuwzględnienia przy określaniu przychodów z działalności pozalotniczej za 2010 r. zewnętrznych efektów sieci, to należy przypomnieć, że Komisja, wobec braku właściwych informacji ex ante, przyjęła, iż w styczniu 2010 r., kiedy została podpisana umowa o świadczenie usług marketingowych, port lotniczy Altenburg-Nobitz uwzględnił przy określaniu przychodów z działalności pozalotniczej swoje rzeczywiste przychody z poprzednich lat, które znacznie wzrosły w porównaniu z rokiem 2006 i z rokiem 2007. Tak więc Komisja założyła, że w 2010 r. port lotniczy Altenburg-Nobitz uwzględnił w swoich prognozach przychodów z działalności pozalotniczej oba poprzednie lata, a w 2008 r. i w 2009 r. średnia kwota wynosiła 1,80–2,30 EUR za pasażera [motyw 263 lit. b) zaskarżonej decyzji].
- 267 Należy stwierdzić, że dokonując powyższej oceny przychodów z działalności pozalotniczej za 2010 r., Komisja nie dopuściła się żadnego oczywistego błędu w ocenie.

- 268 Jak bowiem wyjaśniła Komisja, z informacji zawartych w aktach sprawy wynika, że skarżące świadczyły w latach poprzednich usługi bardzo podobne do usług przewidzianych w ramach umowy z dnia 28 sierpnia 2008 r., w połączeniu z umową o świadczenie usług lotniskowych z dnia 3 marca 2003 r. i z umową o świadczenie usług marketingowych z dnia 7 kwietnia 2003 r., efektem czego brak było elementów pozwalających podmiotowi gospodarczemu działającemu w warunkach gospodarki rynkowej zakładać nagły wzrost przychodów z działalności pozalotniczej za pasażera ze względu na zewnętrzne efekty sieci.
- 269 Zastrzeżenie dotyczące wykorzystania nieodpowiednich założeń przy obliczaniu rentowności należy zatem oddalić.

[...]

Z powyższych względów

SĄD (szósta izba w składzie powiększonym)

orzeka, co następuje:

- 1) Skarga zostaje oddalona.
- 2) Ryanair DAC i Airport Marketing Services Ltd pokrywają własne koszty oraz zostają obciążone 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

[...]