A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített hatodik tanács)

2018. december 13.*

„Állami támogatások – A Ryanair légitársasággal és a leányvállalatával, az Airport Marketing Service-szel kötött megállapodások – Repülőtéri szolgáltatások – Marketingszolgáltatások – A támogatást a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító és a visszatéríttetését elrendelő határozat – Az állami támogatás fogalma – Előny – A magánbefektető kritériuma – Visszatérítttetés – Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 41. cikke – Iratbetekintés – A meghallgatáshoz való jog”

A T-165/16. sz. ügyben,

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

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

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

felpereseknek

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

alperes ellen,

támogatja:

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

beavatkozó fél,

a Németország által a Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH és a Ryanair Ltd javára nyújtott SA.26500 – 2012/C (korábbi 2011/NN, korábbi CP 227/2008) számú állami támogatásról szóló, 2014. október 15-i (EU) 2016/287 bizottsági határozat (HL 2016. L 59., 22. o.) részleges megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács),

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

hivatalvezető: P. Cullen tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2018. július 4-i tárgyalásra,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: angol.

Ítéletet[1]

A jogvita előzményei

A szóban forgó intézkedések

1 Az első felperes, a Ryanair DAC, korábban Ryanair Ltd (a továbbiakban: Ryanair), Írországban letelepedett légitársaság, amely napi több mint 1800 járatot üzemeltet, összekötve 31 európai és észak-afrikai ország 200 célállomását. A második felperes, az Airport Marketing Services Ltd (a továbbiakban: AMS) a Ryanair leányvállalata, amely marketing-stratégiai megoldásokat kínál, és a tevékenysége többnyire abból áll, hogy a Ryanair internetes oldalán lévő reklámhelyeket értékesít.

2 Az Altenburg-Nobitz repülőtér a németországi Türingia tartomány déli részén helyezkedik el. E repülőtér tulajdonosa és üzemeltetője a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (a továbbiakban: AOC), amelynek részvényesei állami hatóságok, vagy pedig teljes mértékben állami tulajdonban álló jogalanyok.

3 A Ryanair e repülőtérről 2003 és 2011 között napi járatokat biztosított a London-Stansted (Egyesült Királyság) repülőtérre. 2007-től kezdve a Barcelona-Girona (Spanyolország) repülőtérre irányuló járatot is üzemeltetett. Ugyanígy 2009-ben Edinburgh (Egyesült Királyság) repülőtérre, 2010-ben pedig Alicante (Spanyolország) repülőtérre indított járatot.

4 Következésképpen 2003. március 3-án az AOC tíz évre szóló szerződést kötött a Ryanairrel a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozóan, amely szerződés értelmében ez utóbbi kötelezettséget vállalt arra, hogy a London-Stansted repülőtérre naponta közlekedő, menetrend szerinti járatokat működtet. A Ryanair köteles volt megfizeti az AOC-nak a repülőtéri szolgáltatásokért járó díjat az Altenburg-Nobitz repülőtéri díjakra vonatkozó szabályzatának megfelelően, valamint az utasbiztonsági adókkal és állami illetékekkel megegyező összeget. A felperesek jelezték, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés szolgált a felek közötti együttműködés összesen négy légi útvonalat (London, Girona, Edinburgh és Alicante célállomás) magában foglaló kibővítésének alapjául.

5 Egyébiránt az AOC három, marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződést kötött, az elsőt a Ryanairrel, a két következőt pedig az AMS-sel.

6 Az első, marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2003. április 7-én aláírt és tíz évre szóló szerződés értelmében a Ryanairnek marketingtevékenységeket kellett végeznie az Altenburg-Nobitz régió népszerűsítése érdekében. Az AOC ellenértékként két díjat volt köteles fizetni. Fizetett egyrészt induló utasonkénti „sikerdíjat”, amely a Ryanair által a leszállás, helyi légiforgalmi irányítás, világítás, parkolás (az éjszakai parkolást kivéve), előtéri kiszolgálás, utaskiszolgálás, infrastrukturális és repülőtéri illeték tekintetében a repülőtéri szolgáltatásokért fizetendő utasonkénti nettó díjat eredményezte. Az AOC kiszámolta az utasonkénti nettó díjat az utasférőhely-kihasználtsági lapok alapján, és minden hét végén bemutatta a számításokat a Ryanairnek. A Ryanair 30 napos határidővel, minden hónap végén kiszámolta a sikerdíjat, és bemutatta a számításokat az AOC-nak. A számítás az előző naptári hónap szolgáltatásain alapult. A Ryanair levonhatta sikerdíját az AOC által a leszállási díjak tekintetében kiadott havi számlákból. Az AOC másrészt a repülőtéri díjak bármilyen növekedésének bizonyos százalékán alapuló „sikerdíjat” fizetett, amely a repülőtér által kapott díjak esetleges emelkedésének meghatározott százalékán alapult, nevezetesen: a kormány által kivetett biztonsági adó bármilyen növekedésének 100%-a, ötéves időszak során a meglévő közzétett díjszabást legfeljebb 10%-kal

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

meghaladóan, és a meglévő közzétett díjak vagy a közzétett repülőtéri illetékbe beépített további díjak, illetékek vagy adók bármilyen növekedésének 100%-a, ötéves időszak során a Ryanair által kifizetett összes meglévő közzétett díj legfeljebb 10%-áig.

7 A második, marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2008. augusztus 28-án aláírt és eredetileg két évre szóló szolgáltatási szerződés értelmében az AOC által fizetett, 2008-ban [*bizalmas*],[2] 2009-ben pedig [*bizalmas*] ellenérték fejében az AMS köteles volt marketingszolgáltatásokat nyújtani, amelyek a Ryanair internetes oldalán való hirdetésekben valósultak meg. A szerződés a Ryanair azon kötelezettségvállalásához kapcsolódott, hogy útvonalat működtet az Altenburg-Nobitz repülőtérről a London-Stansted repülőtérre nyáron naponta és télen heti négy alkalommal, valamint a Girona repülőtérre hetente háromszor, csak nyáron.

8 A harmadik, marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-én aláírt és eredetileg egy évre szóló szerződés értelmében az AOC által fizetett [*bizalmas*] ellenérték fejében az AMS köteles volt újra marketingszolgáltatásokat nyújtani, amelyek a Ryanair internetes oldalán való hirdetésekben valósultak meg. A szerződés a Ryanair azon kötelezettségvállalásához kapcsolódott, hogy útvonalakat működtet – 2010 nyarától kezdődően, és csak az IATA 2010. március 28-án kezdődő és 2010. október 30-án véget érő nyári menetrendi időszakára – az Altenburg-Nobitz repülőtérről London-Stansted repülőtérre (heti hét alkalommal), Girona repülőtérre (heti három alkalommal) és Alicante repülőtérre (hetente kétszer).

9 Később a Barcelona-Girona, Edinburgh és Alicante repülőterekre irányuló útvonalakat megszüntették, és 2011. március 31-én ugyanez történt a London-Stansted repülőtérre irányuló járattal, így ezen időponttól a Ryanair felhagyott minden, Altenburg-Nobitz repülőtérről kiinduló tevékenységgel.

[omissis]

Az eljárás és a felek kérelmei

25 A Törvényszék Hivatalához 2016. április 18-án benyújtott keresetlevelükkel a felperesek előterjesztették a jelen keresetet.

26 A Törvényszék Hivatalához 2016. május 30-án benyújtott külön beadványukban a felperesek pervezető intézkedések elfogadása iránti kérelmet terjesztettek elő.

27 A 2016. június 20-án benyújtott iratban a Bizottság az előírt határidőn belül előterjesztette észrevételeit.

28 2016. június 22-én benyújtott beadványával az Európai Unió Tanácsa kérte, hogy beavatkozóként részt vehessen a jelen eljárásban a Bizottság kérelmeinek támogatása végett. 2016. szeptember 6-i határozatával a Törvényszék hatodik tanácsának elnöke helyt adott e kérelemnek.

29 A Törvényszék a 2018. március 15-i határozattal az ügyet a kibővített hatodik tanács elé utalta.

30 Az előadó bíró jelentése alapján a Törvényszék úgy határozott, hogy megnyitja az eljárás szóbeli szakaszát, és az eljárási szabályzata 88. cikkében foglalt pervezető intézkedések keretében felhívta a feleket bizonyos kérdések megválaszolására.

31 A Törvényszék a 2018. július 4-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előadásait.

2 Kitakart bizalmas adatok.

32 A felperesek azt kérik, hogy a Törvényszék:

– semmisítse meg a megtámadott határozat 1. cikkének (4) bekezdését, valamint 2. és 4. cikkét;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére;

33 A Bizottság, amelyet a Tanács is támogat, azt kéri, hogy a Törvényszék:

– utasítsa el a keresetet;

– a felpereseket kötelezze a költségek viselésére.

A jogkérdésről

[omissis]

A harmadik, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének amiatti megsértésére alapított jogalapról, hogy a Bizottság nem bizonyította előny fennállását

[omissis]

A Bizottság nyilvánvaló értékelési hibáira és a jövedelmezőségi elemzésében foglalt indokolás hiányára alapított negyedik részről

[omissis]

– A nem megfelelő feltevéseknek a jövedelmezőségi számításban való alkalmazására alapított kifogásról

[omissis]

247 Először is, ami azon érvet illeti, hogy a Bizottság tévesen vizsgálta meg a szóban forgó szerződések jövedelmezőségét, mivel hét hónapra korlátozott időtávot vett figyelembe, emlékeztetni kell mindenekelőtt arra, hogy ezen érvet közvetlenül a piacgazdasági szereplő elvére – ahogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdéséből kitűnik –, nem pedig a 2014. évi iránymutatásokra tekintettel kell megvizsgálni.

248 Ezt követően az ítélkezési gyakorlatból (lásd a fenti 106. pontot) kitűnik, hogy meg kell vizsgálni, hogy a Bizottság jogosan állapíthatta-e meg a többletjövedelmezőségi elemzésében, hogy valamely piacgazdasági szereplő – az Altenburg-Nobitz repülőtér helyében – a 2010. január 25-i szerződésnek – a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó, 2003. március 3-i szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2003. április 7-i szerződés mellett való – megkötéséhez fűződő érdeket hét hónapra korlátozott időtávot figyelembe véve értékelte volna.

249 A piacgazdaságban az elővigyázatos gazdasági szereplő magatartását hosszabb távú jövedelmezőségi szempontok vezérlik (1991. március 21-i Olaszország kontra Bizottság ítélet, C-305/89, EU:C:1991:142, 20. pont). Az ilyen, nyereségének maximalizálására törekvő gazdasági szereplő kész a beruházásától várt megfelelő jövedelem meghatározása során kiszámított kockázatokat vállalni.

250 A jelen ügyben azonban nem vitatott, hogy a szóban forgó három szerződést, és különösen a marketingszolgáltatásokra vonatkozó 2010. január 25-i szerződést meghatározott időtartamra kötötték. Így a Bizottság a megtámadott határozat (259) preambulumbekezdésében megállapította, hogy ez

utóbbi szerződés időtartama 2010. január 25-én kezdődik és az első légijárat-csatlakozás elindítását követő egy évig tart, a 2010-es nyári szezonban történő feltételezett indulással. Mivel a Ryanair által nyújtott légi szolgáltatások csak hét hónapos időszakot fedtek le, vagyis az IATA nyári menetrendi időszakát, a Bizottság csupán e hét hónapos időszakra alapozva végezte el a jövedelmezőségi elemzést.

251 Az sem vitatott, hogy – amint azt a Bizottság megjegyzi és a felperesek sem cáfolják – a szóban forgó szerződések megkötése előtt az Altenburg-Nobitz repülőtér üzemeltetője nem készített üzleti tervet a London, Girona és Alicante repülőterekre irányuló járatok működtetéséről.

252 Ebben az összefüggésben a Bizottság nem követett el hibát annak megállapításakor, hogy a piacgazdasági szereplő a szóban forgó három szerződés együttes többletjövedelmezőségét a szóban forgó légi járatok működtetése, azaz hét hónap alatt keletkező költségekhez és bevételekhez viszonyítva értékelné.

253 Hatástalan a felperesek azon érve, miszerint a Bizottság a megtámadott határozat (259) preambulumbekezdésében tévesen állapította meg, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződés a Ryanair első légi járatának megindítása után egy évvel, és nem az AMS marketingszolgáltatásainak nyújtását követően járt le. A felperesek ugyanis nem bizonyították, hogy az ilyen hiba, bármennyire sajnálatos is, érzékelhető hatással volt a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződéstől várt többletjövedelmezőség kiszámítására. Ahogy azt a Bizottság a tárgyaláson a Törvényszék kérdésére válaszolva kifejtette, úgy tűnik, hogy bár a szerződést eredetileg az AMS első marketingszolgáltatása bevezetésétől számított egyéves időtartamra kötötték, a repülési és nem repülési tevékenység többletbevételei, valamint a Ryanair légi járatainak az Altenburg-Nobitz repülőtéren való működtetésétől várt működési többletköltségek nem változtak. Ugyanígy nem bizonyították, hogy az, hogy az AMS a marketingszolgáltatások árát időben eltolva számlázta az AOC-nek, bármilyen hatással lett volna azon összegre, amelyet az AOC a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződés alapján köteles volt megfizetni, és amely a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződés többletjövedelmezőségi elemzésében figyelembe veendő költségek részét képezte.

254 Az, hogy a Bizottság a Ryanair légi járatának tényleges működési idejét, és nem a 2010. január 25-i szerződés időtartamát, vagyis az egy évet vette figyelembe, nem érinti a megtámadott határozatban elvégzett többletjövedelmezőségi elemzés érvényességét. A Bizottság ugyanis nyilvánvaló mérlegelési hiba elkövetése nélkül feltételezhette, hogy valamely piacgazdasági szereplő kizárólag azon időszak során számított volna többletbevételre, amely alatt a Ryanair kötelezettséget vállalt a szóban forgó légi járat biztosítására. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el annak feltételezésével, hogy az AMS által nyújtott marketingszolgáltatások nem gyakorolhatnak tartós hatást a Ryanair internetes oldala látogatóinak magatartására (lásd a fenti 184–188. pontot).

255 Végül nem meggyőző az az érv, miszerint a Bizottságnak a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződés jövedelmezőségét e szerződés hatálybalépésétől a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó, 2003. március 3-i szerződés lejártáig terjedő időszak vonatkozásában kellett volna elemeznie.

256 Elfogadva ugyanis azt, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó, 2003. március 3-i szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2003. április 7-i szerződés a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződés lejárta után továbbra is alkalmazandó volt, meg kell állapítani, hogy ezen, a többek között a London Stansted repülőtérre irányuló, egész évben naponta közlekedő, menetrend szerinti járatokról rendelkező szerződések (lásd a megtámadott határozat (47) preambulumbekezdését) 2003. évi hatálybalépését követően a felek felülvizsgálták, sőt kiegészítették a későbbi együttműködésük feltételeit úgy a járatok működtetésére vonatkozó kötelezettségvállalások, mint a marketingszolgáltatásokért járó díjak vonatkozásában. Így a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2008. augusztus 28-i szerződéssel a Ryanair kötelezettséget vállalt

arra, hogy járatot működtet e repülőtérre nyáron naponta és télen heti négy alkalommal, valamint a Girona repülőtérre hetente háromszor, csak nyáron (a megtámadott határozat (57) preambulumbekezdése), míg a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződéssel a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy az IATA nyári menetrendi időszakában London Stansted repülőtérre (heti hét alkalommal), Girona repülőtérre (heti három alkalommal) és Alicante repülőtérre (hetente kétszer) útvonalakat működtet. Hasonlóképpen a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2008. augusztus 28-i szerződéssel és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződéssel az AOC vállalta, hogy [*bizalmas*] összeget (lásd a fenti 7. pontot) és [*bizalmas*] összeget (lásd a fenti 8. pontot) fizet az AMS marketingszolgáltatásainak beszerzéséért. E fizetések a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2003. április 7-i szerződésben foglalt, a Ryanair által biztosított marketingszolgáltatások ellenértékének minősülő „sikerdíjhoz” adódtak hozzá.

257 Következésképpen észszerűen feltételezhető, hogy valamely piacgazdasági szereplő az AOC helyében a 2010. január 25-i szerződés megkötésekor arra számított volna, hogy ez utóbbi szerződés lejártakor a felperesek nem fogadnák el egyszerűen a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó, 2003. március 3-i szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2003. április 7-i szerződés feltételeihez való visszatérést, hanem ragaszkodnának az Altenburg-Nobitz repülőtérről kiinduló járatok működtetésére vonatkozó kötelezettségvállalás újratárgyalásához is, valamint a marketingszolgáltatásokért járó új kifizetésekhez.

258 Egyébiránt azt, hogy a Ryanair nem volt hajlandó egyszerűen visszatérni a 2003. évi szerződések eredeti feltételeihez újabb kifizetések követelése nélkül, utólag megerősíti az a tény egyrészt, hogy a Ryanair a 2010. október 30-án kezdődő és 2011. március 28-án végződő 2010/2011-es IATA téli menetrendi időszaka alatt egyetlen járatot üzemeltetett Londres-Stansted repülőtérre és onnan vissza, jóllehet a regionális magánvállalkozások pénzügyi támogatásával (a megtámadott határozat (32) preambulumbekezdésének d) pontja és (64) preambulumbekezdése), másrészt az, hogy amikor az AOC részvényesei és vezetése megtagadták a Ryanair által követelt 420 000 euró megfizetését a 2011. évi nyári menetrend marketingdíja címén, a Ryanair 2011 márciusában megszüntette az Altenburg-Nobitz repülőtéren kifejtett tevékenységét.

259 Ilyen körülmények között nem bizonyították, hogy megfelelőbb lett volna, ha a Bizottság megvizsgálta volna a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződés elvárt jövedelmezőségét e szerződés kezdetétől az e szerződéshez kapcsolódó, repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó, 2003. március 3-i szerződés lejártáig tartó időszak alatt, azaz 2013 áprilisában, és ezzel a 2010 és 2013 közötti időszakra kiterjesztette volna ezzel az időtávot, a Bizottság által elfogadott hét hónap helyett. E tekintetben meg kell állapítani, hogy a felperesek által benyújtott 2016. április 14-i feljegyzés vitathatatlanul jelzi, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződés a másik két szerződéssel együtt jövedelmező lett volna, ha a 2010. januártól 2013. áprilisig tartó időszak vonatkozásában végezték volna el a jövedelmezőségi elemzést. Mindazonáltal – ahogy azt a Bizottság helytállóan megjegyezte – a 2016. április 14-i feljegyzésben foglalt elemzés nem tartalmazza a marketingszolgáltatásokból remélt újabb kifizetéseket.

260 A fentiek összességére tekintettel el kell utasítani a felpereseknek a jövedelmezőségi elemzés időtávjára vonatkozó kifogását.

261 Másodsorban, ami a felpereseknek a légi jármű kapacitásának felhasználását mérő kihasználtsági tényezőre vonatkozó érvét illeti, meg kell állapítani, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződés értelmében várt utasszám kiszámításához a Bizottság a megtámadott határozat (264) preambulumbekezdésében 80%-os kihasználtsági tényezőt vett figyelembe egy 189 üléses légi járművön, ami megfelel az e szerződésben említett kapacitásnak.

262 A Bizottság a Törvényszék előtt kifejtette, hogy a 80%-os kihasználtsági tényező racionális feltevés volt. E tekintetben a Ryanair 2009. évi jelentésére utal, amelyben az megjegyezte egyrészt, hogy a Ryanair által a hálózatán üzemeltetett járatok átlagban 81%-os kihasználtsággal működtek, másrészt hogy alacsonyabb volt az olyan új útvonalak kihasználtsági tényezője, mint a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2010. január 25-i szerződésben előirányzott, az Alicante repülőtérre közlekedő új járat.

263 Egyébiránt a Törvényszék kérdésére válaszolva a Bizottság kifejtette, hogy az általa elfogadott 80%-os kihasználtsági tényező optimistább forgatókönyvnek minősült, mint az Altenburg-Nobitz repülőtér által a Ryanair tevékenységeitől várt bevételekre vonatkozó forgatókönyv. E tekintetben a Bizottság benyújtotta a német hatóságok által a közigazgatási eljárás során biztosított táblázatot, amely 70–90%-os kihasználtsági tényezővel kapcsolatban több forgatókönyvet is tartalmazott. E táblázat értelmében még 70%-os kihasználtsági tényező mellett is elérhető volt a Ryanair számára a pozitív eredmény (lásd a megtámadott határozat (99) preambulumbekezdését).

264 Következésképpen a megtámadott határozatban alkalmazott kihasználtsági tényező meghatározásához a Bizottság objektív tényezőket vett alapul, amelyek egyébiránt kellően igazolták azon 85%-os kihasználtsági tényezőtől való eltérést, amelyet a felpereseknek egyéb repülőterekkel kötött megállapodásait érintő más, állami támogatásokra vonatkozó ügyben alkalmaztak. A kihasználtsági tényező számítási módja ezen egyéb esetekben és a megtámadott határozatban eltérő volt, ezért meg kell állapítani, hogy a Bizottság megközelítése nem tekinthető következetlennek.

265 Ennélfogva a felpereseknek a 80%-os kihasználtsági tényező alkalmazására vonatkozó kifogását el kell utasítani.

266 Harmadsorban a felperesek azon érvét illetően, hogy a hálózati externáliákat nem vették figyelembe a légi forgalommal nem összefüggő 2010. évi bevételek számításánál, emlékeztetni kell arra, hogy releváns előzetes információk hiányában a Bizottság azon vélelemből indult ki, hogy 2010 januárjában, amikor a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződést aláírták, az Altenburg-Nobitz repülőtér a légi forgalommal nem összefüggő bevételek meghatározásakor az előző évek tényleges bevételeit vette figyelembe, amelyek jelentősen növekedtek 2006-hoz és 2007-hez képest. Következésképpen a Bizottság feltételezte, hogy az Altenburg-Nobitz repülőtér 2010-ben a légi forgalommal nem összefüggő bevételekre vonatkozó előrejelzéseit az előző két évre alapozta, ami utasonként átlagosan 1,80–2,30 euró összeget jelent a 2008. és 2009. év tekintetében (a megtámadott határozat (263) preambulumbekezdésének b) pontja).

267 Meg kell állapítani, hogy a légi forgalommal nem összefüggő 2010. évi bevételek kiszámításakor a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát.

268 Ahogy ugyanis a Bizottság kifejtette, az ügy irataiból az következik, hogy a felperesek a 2008. augusztus 28-i szerződés – továbbá a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó, 2003. március 3-i szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó, 2003. április 7-i szerződés – keretében az előző években nagyon hasonló szolgáltatásokat nyújtottak, így egy piacgazdasági szereplő számára semmi nem engedné azt feltételezni, hogy az utasonkénti nem légi forgalommal összefüggő bevételek hálózati externáliák miatt hirtelen megemelkednének.

269 El kell tehát utasítani a nem megfelelő feltételeknek a jövedelmezőségi számításban való alkalmazására alapított kifogást.

[omissis]

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács)

a következőképpen határozott:

1) A Törvényszék a keresetet elutasítja.

2) A Ryanair DAC és az Airport Marketing Services Ltd viseli a saját költségeit, valamint az Európai Bizottság részéről felmerült költséget.

3) Az Európai Unió Tanácsa maga viseli saját költségeit.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

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

Aláírások

[omissis]