Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (шести разширен състав)

13 декември 2018 година*

„Държавни помощи — Споразумения, сключени от Търговско-промишлената камара на По-Беарн с Ryanair и дъщерното му дружество Airport Marketing Services — Летищни услуги — Маркетингови услуги — Решение, с което помощта се обявява за несъвместима с вътрешния пазар и се разпорежда възстановяването ѝ — Понятие за държавна помощ — Отговорност на държавата — Търговско-промишлената камара — Предимство — Критерий за частния инвеститор — Възстановяване — Член 41 от Хартата на основните права — Право на достъп до преписката — Право на изслушване“

По дело T-165/15

Ryanair DAC, по-рано Ryanair Ltd, установено в Дъблин (Ирландия),

Airport Marketing Services Ltd, установено в Дъблин,

за които се явяват G. Berrisch, E. Vahida, I.-G. Metaxas-Maranghidis, адвокати, и B. Byrne, solicitor

жалбоподатели,

срещу

Европейска комисия, за която се явяват L. Flynn и S. Noë, в качеството на представители,

ответник,

с предмет искане по член 263 ДФЕС за частична отмяна на Решение (ЕС) 2015/1227 на Комисията от 23 юли 2014 година относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на По-Беарн, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia (ОВ L 201, 2015 г., стр. 109),

ОБЩИЯТ СЪД (шести разширен състав),

състоящ се от: G. Berardis, председател, S. Papasavvas, D. Spielmann (докладчик), Z. Csehi и O. Spineanu-Matei, съдии,

секретар: P. Cullen, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 25 октомври 2017 г.,

постанови настоящото

* Език на производството: английски.

Решение [1]

I. Обстоятелствата по спора

A. Разглежданите мерки

1 Първият от жалбоподателите, дружеството Ryanair DAC, по-рано Ryanair Ltd, е установена в Ирландия авиокомпания, извършваща над 1600 полета ежедневно между 189 направления в 30 страни от Европа и Северна Африка, а вторият, дружеството Airport Marketing Services Ltd (наричано по-нататък „AMS“), е дъщерно дружество на Ryanair, предлагащо маркетингови стратегически решения, като по-голямата част от неговата дейност се изразява в продажба на рекламни пространства на интернет сайта на Ryanair.

2 Летище По Пирене (наричано по-нататък „Летище По“) се намира в департамент Пирене Атлантик във Франция. То се експлоатира от Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Pau Béarn (Търговско-промишлена камара (ТПК) на По Берн, наричана по-нататък „ТПКПБ“). На 1 януари 2007 г. собствеността на летище По е прехвърлена от Френската република на обединение от местни административни единици, а именно Syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées (Съвместно обединение Летище По Пирене, наричано по-нататък „съвместното обединение“), чиито членове са Conseil régional Nouvelle-Aquitaine (Съвет на регион Нова Аквитания), Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques (Съвет на департамент Пирене Атлантик), Communauté d'agglomération de Pau Béarn Pyrénées (Агломерационна общност По Беарн Пирене) и над десет обединения на общини. Придобивайки качеството на собственик на летище По, съвместното обединение замества държавата като концедент и става страна по договора за концесия, сключен с ТПКПБ, която съответно продължава да бъде операторът на летището след прехвърлянето на собствеността в полза на съвместното обединение.

3 Ryanair започва да извършва дейност на летище По през април 2003 г. През разглеждания период, а именно от 2003 г. до 2011 г., Ryanair осигурява редица въздушни маршрути, по-специално към Лондон (Обединеното кралство), Шарлероа (Белгия), Бристол (Обединеното кралство) и Бове (Франция).

4 На 28 януари 2003 г. ТПКПБ сключва договор с Ryanair (наричан по-нататък „споразумението от 2003 г.“), въз основа на който Ryanair разкрива ежедневен въздушен маршрут между По (Франция) и летище Лондон Станстед, срещу което ТПКПБ заплаща еднократна сума в размер на 80 000 EUR. ТПКПБ освен това се задължава да заплаща месечна сума за всеки заминаващ пътник, но не повече от 400 000 EUR годишно, предвид популяризирането, от което се ползва летище По чрез връзките, осигурени на интернет страницата на Ryanair, и някои други рекламни средства. Срещу заплащане на летищни такси ТПКПБ освен това извършва услуги по наземно обслужване и съпътстващи услуги за осигуряваните от Ryanair полети.

5 След като споразумението от 2003 г. е признато за нищожно от Tribunal administratif de Pau (Административен съд По, Франция), то е заменено от два нови договора, сключени на 30 юни 2005 г. от ТПКПБ — единия с Ryanair, а другия с AMS (наричани по-нататък „споразуменията от 2005 г.“). Първоначалният срок на действие на тези договори е пет години.

6 По силата на първия от тези договори, озаглавен „Договор за летищни услуги“ (наричан по-нататък „ДЛУ от 2005 г.“), Ryanair се задължава да изпълнява ежедневно първоначална полетна програма само по един въздушен маршрут, а именно По—Лондон Станстед. Ryanair

1 Възпроизвеждат се само точките от настоящото съдебно решение, които Общият съд счита за уместно да публикува.

трябвало да направи всичко възможно [*поверително*] [2]. От своя страна за достъпа до летищните инфраструктури ТПКПБ събирала приложимите на летището регулирани аеронавигационни такси (по-специално пътническа такса и такса за кацане), а за услугите си по наземно обслужване —нерегулирана аеронавигационна такса (а именно такса за наземно обслужване).

7 С втория договор от споразуменията от 2005 г., озаглавен „Договор за маркетингови услуги“ (наричан по-нататък „ДМУ от 2005 г.“), AMS се задължава да извършва рекламни услуги на интернет сайта на Ryanair, свързани по-специално със страницата за направление По, срещу което ТПКПБ заплаща 437 000 EUR годишно.

8 След това чрез допълнителни споразумения страните решават да приложат условията от ДЛУ от 2005 г. за допълнителните маршрути, които Ryanair открива на летище По. Те сключват също допълнителни договори за маркетингови услуги, както и допълнителни споразумения.

9 Най-напред, с допълнително споразумение към ДЛУ от 2005 г., сключено на 25 септември 2007 г. между ТПКПБ и Ryanair, съответно е решено предвидените в същия ДЛУ условия да се прилагат за срок от пет години за въздушен маршрут По—Шарлероа, по който трябва да се извършват три полета седмично. Същия ден ТПКПБ и AMS сключват договор за маркетингови услуги с първоначален срок на действие пет години, по силата на който AMS се задължава да осигури връзка към интернет сайта, посочен от ТПКПБ, на белгийската и нидерландската начална страница на интернет сайта на Ryanair, срещу което ТПКПБ заплаща [*поверително*] годишно.

10 След това, на 17 март 2008 г., ТПКПБ и Ryanair сключват допълнително споразумение към ДЛУ от 2005 г., с което е решено предвидените в същия ДЛУ условия да се прилагат за срок от една година за въздушния маршрут По—Бристол, по който трябва да се извършват три полета седмично. На 31 март 2008 г. ТПКПБ и AMS сключват договор за маркетингови услуги за периода от 16 май до 13 септември 2008 г., по силата на който AMS се задължава да осигури връзка към сайта, посочен от ТПКПБ, на английската начална страница на интернет сайта на Ryanair в продължение на осем дни, срещу което ТПКПБ заплаща [*поверително*] годишно.

11 На 16 юни 2009 г. ТПКПБ и Ryanair освен това сключват допълнително споразумение към ДЛУ от 2005 г., с което е решено предвидените в същия ДЛУ условия да се прилагат за маршрута По—Бристол през летния сезон на 2009 г. Същия ден ТПКПБ и AMS сключват договор за маркетингови услуги за същия маршрут за периода от 1 април до 24 октомври 2009 г., по силата на който AMS се задължава да осигури връзка към сайта, посочен от ТПКПБ, на английската начална страница на интернет сайта на Ryanair в продължение на девет дена, срещу което ТПКПБ заплаща сумата от [*поверително*].

12 На 16 юни 2009 г. между ТПКПБ и AMS са сключени две други допълнителни споразумения към сключените преди това договори за маркетингови услуги. От една страна, с допълнителното споразумение към ДМУ от 2005 г. за маршрута По—Лондон Станстед годишното плащане на ТПКПБ се ограничава на [*поверително*] за 2009 г., предвид намаляването на броя на планираните полети от Ryanair. От друга страна, с допълнителното споразумение към договора за маркетингови услуги от 25 септември 2007 г. за маршрута По—Шарлероа размерът на годишното плащане на ТПКПБ се определя на [*поверително*], считано от 1 януари 2009 г., без услугите да се променят.

13 Накрая, на 28 януари 2010 г. ТПКПБ и AMS сключват нов договор за маркетингови услуги, който започва да тече от момента на сключването му и изтича една година след момента на разкриване на въздушните маршрути. Действията по популяризиране, които AMS се задължава

2 Заличени поверителни данни.

да извърши, се отнасят за маршрута По—Лондон Станстед, считано от 30 март 2010 г. при три полета седмично за минимум 220 полета, за маршрута По—Шарлероа, считано от същата дата при три полета седмично за минимум 100 полета, и за маршрута По—Бове, считано от април 2010 г. при три полета седмично за минимум 100 полета. Срещу осигуряване на връзка към сайта, посочен от ТПКПБ, на английската, белгийската, нидерландската и френската начална страница на интернет сайта на Ryanair в периоди от 25 или 45 дни ТПКПБ заплаща сумата от [*поверително*].

14 През февруари 2011 г. Ryanair прекратява дейността си на летище По, тъй като счита, че четирите разглеждани маршрута са станали безперспективни.

[…]

B. Обжалваното решение

25 В края на официалната процедура по разследване Комисията приема Решение (ЕС) 2015/1227 от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на ТПКПБ, Ryanair, AMS и Transavia (ОВ L 201, 2015 г., стр. 109, наричано по-нататък „обжалваното решение“).

26 В обжалваното решение Комисията подробно описва мерките, за които се отнася решението за започване и решението за разширяване на процедурата. Тези мерки са, от една страна, парични вноски в летище По във връзка със субсидиите за оборудване и финансирането на разходите, свързани с държавните функции (съображения 88—107 от обжалваното решение), и от друга страна, споразуменията, сключени от ТПКПБ с жалбоподателите, по-специално споразумението от 2003 г., споразуменията от 2005 г. и различните сключени след 2005 г. допълнителни споразумения и договори, както са описани по-горе (съображения 38—82 от обжалваното решение).

27 Според Комисията субсидиите за оборудване от 2004 г. и 2009 г. в полза на летище По представляват помощи по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, които обаче са съвместими с вътрешния пазар на основание член 107, параграф 3, буква в) ДФЕС. Освен това според нея финансирането на разходите, свързани с държавните функции, не е държавна помощ (съображения 581 и 582 от обжалваното решение).

28 Що се отнася до договорите за маркетингови и за летищни услуги и до допълнителните споразумения към тях, сключени от ТПКПБ с жалбоподателите, според Комисията те представляват държавни помощи по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС.

29 В това отношение според Комисията отговорност за различните договори, сключени от ТПКПБ, носи Френската република (съображения 265 и 281 от обжалваното решение). За да определи дали е налице предимство, Комисията проверява дали хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ и ръководен от перспективи за рентабилност, би сключил подобни договори.

30 Най-напред, Комисията счита за необходимо, първо, да анализира заедно договорите за маркетингови и за летищни услуги като една-единствена мярка (съображения 286—313 от обжалваното решение), второ, да приеме, че ТПКПБ е действала като управител на летище По, а не като публичен субект, натоварен със задача от общ интерес (съображения 314—331 от обжалваното решение), трето, да вземе предвид само възможния положителен ефект от маркетинговите услуги върху броя на пътниците, използващи маршрутите, за които се отнасят въпросните договори, за срока на експлоатация на тези маршрути, като се изключат други ползи, счетени за твърде несигурни (съображения 332—358 от обжалваното решение), четвърто,

при прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика да се отклони от метода, изразяващ се в сравняване с „пазарната цена“ (наричан по-нататък „сравнителният анализ“), и да се придържа към анализ ex ante на допълнителната рентабилност (наричан по-нататък „анализът на допълнителната рентабилност“) (съображения 359—372 от обжалваното решение) и пето, да прецени заедно поведението на ТПКПБ като цяло и това на управителя на летище По (съображения 373—376 от обжалваното решение).

31 След това, за всяка комбинация от договор за маркетингови услуги и договор за летищни услуги Комисията извършва отделен анализ на допълнителната рентабилност, в края на който установява, че за всички договори, както и за допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г. към ДМУ от 2005 г. за въздушния маршрут По—Лондон Станстед, допълнителните годишни парични потоци (приходи минус разходи) са отрицателни. От това тя заключава, че договорите и посоченото допълнително споразумение предоставят икономическо предимство в полза на жалбоподателите (съображения 354—432 от обжалваното решение).

32 Комисията приема, че отпуснатите на жалбоподателите държавни помощи представляват оперативни помощи, които са несъвместими с вътрешния пазар (съображения 446—481 от обжалваното решение).

33 Накрая, за всяка сделка, състояща се според случая от договор за летищни услуги и договор за маркетингови услуги, Комисията определя подлежащия на възстановяване размер на помощта въз основа на отрицателната част — за всяка година, през която договорите, които съставляват сделката, са се изпълнявали — от предвидимия към момента на сключването на сделката допълнителен паричен поток. Комисията оценява главницата на този размер ориентировъчно на 1 500 000—2 199 999 EUR.

[…]

II. Производството и исканията на страните

35 Жалбоподателите подават разглежданата жалба в секретариата на Общия съд на 7 април 2015 г.

36 С отделна молба, постъпила в секретариата на Общия съд на 21 октомври 2015 г., жалбоподателите искат да се разпоредят процесуално-организационни действия с цел Комисията да представи някои документи.

37 Комисията представя становището си в определения срок.

38 По предложение на съдията докладчик, в рамките на процесуално-организационните действия, предвидени в член 89 от процедурния му правилник, Общият съд приканва страните да отговорят на някои въпроси и иска от Комисията да представи някои документи. Страните отговарят в определените срокове.

39 С решение от 17 май 2017 г. Общият съд решава да препрати делото за разглеждане на шести разширен състав.

40 По предложение на съдията докладчик Общият съд решава да започне устната фаза на производството.

41 След изслушване на страните, с решение от 28 август 2017 г. на председателя на шести разширен състав на Общия съд дела T-111/15, T-165/15 и T-53/16 са съединени за целите на устната фаза на производството в съответствие с член 68, параграф 1 от Процедурния правилник.

42 Устните състезания на страните са изслушани в съдебното заседание, проведено на 25 октомври 2017 г.

43 Жалбоподателите искат от Общия съд:

– да отмени член 1, параграфи 1 и 2, а в засягащите го части и членове 2—5 от обжалваното решение, и

– да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

44 Комисията иска от Общия съд:

– да отхвърли жалбата, и

– да осъди жалбоподателите да заплатят съдебните разноски.

III. От правна страна

45 В подкрепа на жалбата си жалбоподателите изтъкват пет основания.

46 В отговор на писмен въпрос на Общия съд жалбоподателите се отказват от петото основание, което е изведено от нарушение на член 107, параграф 1 ДФЕС и член 108, параграф 2 ДФЕС и в рамките на което се твърди, че Комисията е допуснала явна грешка при определянето на размера на подлежащата на възстановяване помощ.

47 Ето защо следва да се разгледат само първите четири основания, изведени, първото, от нарушение на принципа на добра администрация, установен в член 41 от Хартата, и на правото на защита, второто, от неправилно вменяване на отговорността за разглежданите договори на Френската република, третото, от нарушение на член 107, параграф 1 ДФЕС, тъй като Комисията не приложила правилно критерия за оператора в условията на пазарна икономика, и четвъртото, от нарушение на член 107, параграф 1 ДФЕС, тъй като Комисията не доказала, че условието за избирателност е изпълнено.

A. По първото основание: нарушение на принципа на добра администрация, установен в член 41 от Хартата, и на правото на защита

48 Жалбоподателите твърдят, че Комисията нарушила принципа на добра администрация, установен в член 41, параграф 1 и параграф 2, букви а) и б) от Хартата, тъй като не им предоставила достъп до преписката по разследването, не ги уведомила за факти и виждания, с които възнамерява да обоснове решението си, и съответно не им дала възможност надлежно да изложат гледната си точка. Според жалбоподателите с тези процедурни нередности е нарушено и правото им на защита, поради което обжалваното решение трябва да бъде отменено.

49 Жалбоподателите по-специално подчертават, че след влизането в сила на Договора за функционирането на ЕС на 1 декември 2009 г. член 41 от Хартата става част от първичното право на Европейския съюз и се ползва с предимство пред противоречащите му актове от вторичното право на Съюза, какъвто е Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 година за установяване на подробни правила за прилагането на член [108 ДФЕС] (ОВ L 83, 1999 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 41).

50 В подкрепа на своето основание жалбоподателите твърдят, че имат право да се позоват на правото на добра администрация, предвидено в член 41 от Хартата, тъй като разследването относно държавни помощи — водено от Комисията по повод техните търговски споразумения, сключени с ТПКПБ — представлява засягащ жалбоподателите „въпрос“ по смисъла на член 41, параграф 1 от Хартата. Те считат, че трябва да се ползват от процедурните права, предвидени в член 41, параграфи 1 и 2 от Хартата, тъй като тези разпоредби надхвърлят рамките на правата, предоставени с Регламент № 659/1999. От една страна, член 41, параграф 2, буква б) от Хартата осигурявал право на достъп на всяко лице до документите, „които се отнасят до него“ — в разглеждания случай преписката на Комисията относно държавна помощ при договорите, сключени между жалбоподателите и ТПКПБ. От друга страна, правото на изслушване, предвидено в член 41, параграф 2, буква а) от Хартата, изисквало жалбоподателите да могат надлежно да изложат гледната си точка, което предполагало достъп до преписката на Комисията и предварително уведомяване за фактите и вижданията, с които Комисията възнамерява да обоснове окончателното си решение.

51 Комисията оспорва тези доводи.

52 В това отношение, на първо място, трябва да се отбележи, че в член 41 от Хартата се предвижда право на добра администрация. Съгласно параграф 1 от този член всеки има право засягащите го въпроси да бъдат разглеждани от институциите на Съюза безпристрастно, справедливо и в разумен срок. Освен това съгласно член 41, параграф 2 от Хартата това право включва по-специално, първо, правото на всяко лице да бъде изслушвано, преди срещу него да бъде предприета индивидуална мярка, която би имала неблагоприятни последици за него, и второ, правото на достъп на всяко лице до документите, които се отнасят до него, като се зачитат легитимните интереси, свързани с поверителността и професионалната и служебна тайна.

53 В Разясненията относно Хартата, публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* на 14 декември 2007 г. (ОВ C 303, 2007 г., стр. 17), се уточнява, че член 41 от нея се основава на съществуването на Съюза като правова общност, чиито характеристики са развити в съдебната практика, която е утвърдила добрата администрация като общ принцип на правото. Освен това съгласно член 52, параграф 7 от Хартата тези разяснения се вземат надлежно под внимание от юрисдикциите на Съюза и на държавите членки.

54 Освен това според съдебната практика компетентната институция е длъжна да разгледа внимателно и безпристрастно всички релевантни обстоятелства по случая (решение от 21 ноември 1991 г., Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, т. 14).

55 Отново според постоянната съдебна практика във всяко производство срещу лице, което може да завърши с неблагоприятен за това лице акт, зачитането на правото на защита представлява основен принцип на правото на Съюза. Този принцип изисква на лицето, срещу което Комисията е започнала административна процедура, да бъде предоставена възможност в хода на тази процедура да изложи надлежно своето становище относно действителното съществуване и релевантността на твърдените факти и обстоятелства, както и относно документите, на които Комисията основава твърдението си за наличие на нарушение на Съюза (вж. решение от 30 април 2014 г., Tisza Erőmű/Комисия, T-468/08, непубликувано, EU:T:2014:235, т. 204 и цитираната съдебна практика).

56 На второ място, трябва да се припомни, че според постоянната съдебна практика процедурата по контрол върху държавните помощи, предвидена в член 108 ДФЕС, е процедура, която е насочена единствено срещу държавата членка, отговорна за отпускането на помощта. Следователно единствено засегнатата държава членка като адресат на решението на Комисията може да има същинско право на защита. Предприятията, получатели на помощите, и техните конкуренти същевременно се разглеждат само като заинтересовани страни в тази процедура по смисъла на член 108, параграф 2 ДФЕС. В никоя разпоредба сред заинтересованите страни не

се отрежда специална роля на получателите на помощта. Последните не могат да се ползват с права, които са също толкова широки, колкото и самото право на защита, и не могат да претендират за обсъждане с Комисията при условията на състезателност (вж. в този смисъл решения от 24 септември 2002 г., Falck и Acciaierie di Bolzano/Комисия, C-74/00 P и C-75/00 P, EU:C:2002:524, т. 81—83 и от 12 май 2011 г., Région Nord-Pas-de-Calais и Communauté d'agglomération du Douaisis/Комисия, T-267/08 и T-279/08, EU:T:2011:209, т. 71 и 78).

57 Следователно за разлика от държавата членка, отговорна за отпускането на помощта, в процедурата по контрол върху държавните помощи заинтересованите страни нямат право да се запознаят с документите от административната преписка на Комисията (решение от 29 юни 2010 г., Комисия/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, т. 58).

58 На заинтересованите страни е отредена главно ролята на източник на информация за Комисията в процедурата по контрол върху държавните помощи. Следователно заинтересованите страни изобщо нямат право на защита, каквото е признато на лицата, срещу които се води производството, а разполагат само с правото да участват в административното производство в необходимата степен предвид конкретните обстоятелства по случая (вж. решение от 12 май 2011 г., Région Nord-Pas-de-Calais и Communauté d'agglomération du Douaisis/Комисия, T-267/08 и T-279/08, EU:T:2011:209, т. 74 и цитираната съдебна практика).

59 Първото основание на жалбоподателите трябва да се разгледа именно с оглед на тези принципи.

60 В това отношение трябва да се подчертае, че жалбоподателите са заинтересовани страни по смисъла на член 108, параграф 2 ДФЕС, поради което имат право да искат разследването на Комисията, свързано със споразуменията им с ТПКПБ, да бъде водено безпристрастно и справедливо по смисъла на член 41, параграф 1 от Хартата, още повече че установяването на наличие на държавна помощ при техните търговски споразумения с летище По може да има финансови последици за тях, изразяващи се във връщане обратно на получените суми.

61 Не може обаче да се подкрепи тезата на жалбоподателите, че член 41, параграф 2 от Хартата им предоставя право на достъп до административната преписка на Комисията, засягаща държавни помощи, и право да бъдат изслушани по обстоятелствата, с които Комисията възнамерява да обоснове окончателното си решение.

62 Всъщност, макар правото на добра администрация, предвидено в член 41, параграф 1 от Хартата, да отразява задължението всички обстоятелства по случая да бъдат разгледани внимателно и безпристрастно, в член 41, параграф 2 от Хартата се изброяват група от права, които администрацията на Съюза трябва да спазва, между които правото на защита, включващо правото на изслушване и правото на достъп до преписката.

63 В процедурата по контрол върху държавните помощи жалбоподателите впрочем не могат да имат същинско право на защита в качеството на получатели на помощта.

64 В съдебната практика вече е прието, че Хартата не цели да променя естеството на контрола върху държавните помощи, въведен с Договора за функционирането на ЕС, или да предоставя на трети лица право на запознаване, каквото не се предвижда в член 108 ДФЕС (вж. в този смисъл решения от 9 декември 2014 г., Netherlands Maritime Technology Association/Комисия, T-140/13, непубликувано, EU:T:2014:1029, т. 60 и от 6 юли 2017 г., SNCM/Комисия, T-1/15, непубликувано, EU:T:2017:470, т. 86). Ето защо твърдението на жалбоподателите, че Хартата би се обезсмислила, ако предвидено в нея право може да бъде отречено само защото не е изрично възпроизведено в Договора за функционирането на ЕС, трябва да се отхвърли.

65 В това отношение Съдът приема, че ако в процедурата по контрол върху държавните помощи заинтересованите страни могат да получат достъп до документите от административната преписка на Комисията, това би поставило под съмнение режима на контрол върху държавните помощи. Всъщност, независимо от правното основание, на което е разрешен, достъпът до преписката позволява на заинтересованите страни да получат всички представени на Комисията коментари и документи и евентуално да вземат становище по тях в собствените си коментари, което може да промени естеството на процедурата по контрол върху държавните помощи (вж. в този смисъл решение от 29 юни 2010 г., Комисия/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, т. 58 и 59).

66 Също така, задължението на Комисията да съобщи предварително на жалбоподателите обстоятелствата, с които възнамерява да обоснове окончателното си решение, би означавало да започне обсъждане при условията на състезателност — каквато възможност е предвидена в полза на държавата членка, отговорна за отпускането на помощта — при положение че в качеството на получатели жалбоподателите играят само ролята на източник на информация в процедурата (решение от 15 ноември 2011 г., Комисия и Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство, C-106/09 P и C-107/09 P, EU:C:2011:732, т. 180 и 181).

67 Ето защо твърдението на жалбоподателите, че упражняването на допълнителните процедурни права на достъп до преписката и на изслушване, за каквито те претендират на основание член 41 от Хартата, не се изключва с членове 107 и 108 ДФЕС, трябва да се отхвърли.

68 Следователно, приемайки обжалваното решение, без да предостави достъп до преписката и предварително да съобщи фактите и вижданията, с които възнамерява да обоснове това решение, Комисията не е нарушила нито принципа на добра администрация, предвиден в член 41, параграфи 1 и 2 от Хартата, нито правото на защита на жалбоподателите, без това обаче да засяга спазването на техните процедурни права, гарантирани с член 108, параграф 2 ДФЕС, в качеството им на заинтересовани страни.

69 Тези изводи не могат да се оспорят с никой от другите доводи, изтъкнати от жалбоподателите.

70 На първо място, жалбоподателите не могат да се позовават на решение от 12 юли 1973 г., Комисия/Германия (70/72, EU:C:1973:87, т. 19), що се отнася до целта на уведомяването, което се изисква в член 108, параграф 2 ДФЕС, в подкрепа на твърдението си, че тази разпоредба не изключва възможността за предоставяне на заинтересовани страни на допълнителни права към правото да представят мнението си в хода на административното производство. Напротив, в тази съдебната практика на заинтересовани страни главно се отрежда ролята на източник на информация. Също така според съдебната практика структурата на членове 107 и 108 ДФЕС не задължава Комисията да включва трети лица в административното производство разширително (решение от 22 октомври 1996 г., Skibsværftsforeningen и др./Комисия, T-266/94, EU:T:1996:153, т. 258). От тази съдебната практика съответно не може да се направи изводът, че разширеното участие на третите лица, за каквото претендират жалбоподателите, е съвместимо с общата структура на процедурата по контрол върху държавните помощи, въведена с член 108 ДФЕС.

71 На второ място, жалбоподателите твърдят, че спазването на правота на достъп до преписката и на правото на изслушване, предвидени в член 41 от Хартата, допринася за постигането на целта на член 108, параграф 2 ДФЕС, а именно Комисията да събере най-подробната и релевантна информация. Спазването на процедурните права на заинтересованите страни било от особена важност в процедурите относно помощи, където държавата членка, отговорна за помощта, и получателят често имали противоположни интереси, което в разглеждания случай се доказвало от наличието на конфликт на интереси, в който се намира Френската република в качеството си на голям акционер в дружеството Air France, а именно основният ползвател на летище По, и от минималното, а дори и вредно участие на Френската република във воденото от Комисията разследване.

72 В това отношение, трябва да се припомни, че според съдебната практика заинтересованите страни не могат да имат същинско право на защита, сравнимо с това на държавата членка, дори ако тази предоставила държавните помощи държава и съответните заинтересовани страни в качеството им на получатели на помощите евентуално имат различни интереси в такова производство (вж. в този смисъл решения от 15 декември 2009 г., EDF/Комисия, T-156/04, EU:T:2009:505, т. 104 и от 16 март 2016 г., Frucona Košice/Комисия, T-103/14, EU:T:2016:152, т. 54).

73 Фактът, че съответната държава членка не защитава интереса на получателя на помощта, не може да промени ролята му в хода на административното производство, нито естеството на неговото участие в посоченото производство до такава степен, че що се отнася до правото на защита, да му осигури гаранции, сравними с тези на въпросната държава членка (решение от 16 март 2016 г., Frucona Košice/Комисия, T-103/14, EU:T:2016:152, т. 77).

74 На трето място, доколкото жалбоподателите поставят под въпрос валидността на Регламент № 659/1999 като противоречащ на Хартата, този довод във всички положения трябва да се отхвърли, тъй като в основата му стои погрешното виждане, че Хартата предоставя на получателите на държавни помощи право на достъп до преписката на Комисията, засягаща държавни помощи, и правото те да бъдат предварително уведомени за фактите и вижданията, с които Комисията възнамерява да обоснове окончателното си решение.

75 Поради идентични причини и противно на твърденията на жалбоподателите, сам по себе си фактът, че те са имали възможност да се запознаят само с релевантните обстоятелства, посочени в решенията за започване и за разширяване на процедурата, не може да означава, че правата им са били засегнати.

76 На четвърто място, що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че решение от 9 декември 2014 г., Netherlands Maritime Technology Association/Комисия (T-140/13, непубликувано, EU:T:2014:1029) е ирелевантно, тъй като жалбоподателят по това дело е лице, подало първоначалната жалба до Комисията, достатъчно е да се припомни, че според постоянната съдебна практика на получателите не е отредена никаква специална роля в рамките на контрола върху държавните помощи (вж. т. 56 по-горе). Също така, макар решение от 29 юни 2010 г., Комисия/Technische Glaswerke Ilmenau (C-139/07 P, EU:C:2010:376) да се отнася за процедура, отнасяща се за държавни помощи и приключена преди Хартата да стане част от първичното право на Съюза, това решение продължава да е релевантно, тъй като в него се подчертава, че предоставянето на получателите на помощи на право на достъп до преписката на Комисията би поставило под съмнение режима на контрол върху държавните помощи.

77 На пето място, тъй като от гореизложеното следва, че Комисията не е нарушила нито член 41 от Хартата, нито правото на защита на жалбоподателите, е безполезно да се разглежда твърдението на последните, че резултатът от процедурата е можело да бъде различен, ако Комисията им бе предоставила достъп до преписката и ги бе уведомила за вижданията и доказателствата, с които възнамерява да обоснове окончателното си решение.

78 Следователно доводите на жалбоподателите, изложени в точки 70—77 по-горе, трябва да се отхвърлят.

79 Същевременно, тъй като в рамките на настоящото основание се твърди, че е извършено нарушение на правото на защита, трябва да се разгледа и правото, с което разполагат заинтересованите страни по смисъла на член 108, параграф 2 ДФЕС, да участват в административното производство в необходимата степен предвид конкретните обстоятелства по случая (вж. и цитираната съдебна практика в т. 58 по-горе).

80 В това отношение е важно да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика на етапа на разследването по член 108, параграф 2 ДФЕС Комисията е длъжна да уведоми всички заинтересовани страни да представят своите мнения (вж. решение от 8 май 2008 г., Ferriere Nord/Комисия, C-49/05 P, непубликувано, EU:C:2008:259, т. 68 и цитираната съдебна практика). Що се отнася до това задължение, Съдът приема, че публикуването на съобщение в *Официален вестник на Европейския съюз* представлява подходящо средство за оповестяване на началото на процедура на всички заинтересовани страни (решение от 14 ноември 1984 г., Intermills/Комисия, 323/82, EU:C:1984:345, т. 17), като същевременно уточнява, че с това известие се цели единствено от страна на заинтересованите страни да бъде получена всякаква информация, предназначена да даде яснота на Комисията при бъдещите ѝ действия (вж. решение от 16 март 2016 г., Frucona Košice/Комисия, T-103/14, EU:T:2016:152, т. 56 и цитираната съдебна практика).

81 Освен това според съдебната практика, когато Комисията реши да започне официалната процедура по разследване, това решение може да се ограничи до обобщаване на релевантните фактически и правни обстоятелства, до включване на предварителна оценка на съответната държавна мярка с цел да се определи дали тя има характера на помощ и до излагане на причините, които пораждат съмнения за съвместимостта на мярката с вътрешния пазар (решение от 23 октомври 2002 г., Diputación Foral de Guipúzcoa и др./Комисия, T-269/99, T-271/99 и T-272/99, EU:T:2002:258, т. 104).

82 Следователно решението за започване на официалната процедура по разследване трябва да позволява на заинтересованите страни да участват ефикасно в тази процедура, в хода на която те ще имат възможност да изложат своите доводи. За тази цел е достатъчно заинтересованите страни да се запознаят със съображенията, поради които Комисията е стигнала до предварителния извод, че разглежданата мярка може да представлява нова, несъвместима с вътрешния пазар помощ (решение от 30 април 2002 г., Government of Gibraltar/Комисия, T-195/01 и T-207/01, EU:T:2002:111, т. 138).

83 В разглеждания случай е безспорно, че след публикуването на писмата, с които Френската република е уведомена за решенията за започване и за разширяване на процедурата и които са придружени с резюме на тези решения с приканване на заинтересованите страни да представят своите мнения, Комисията получава мненията на жалбоподателите. Така с писмо от 31 август 2011 г. Ryanair изразява своето мнение по решението за започване. Освен това с отделни писма от 30 април 2012 г. и двамата жалбоподатели излагат мнения по решението за разширяване. В хода на официалната процедура по разследване те освен това представят редица допълнителни документи.

84 В решенията за започване и за разширяване на процедурата Комисията впрочем достатъчно ясно излага причините, поради които е стигнала до предварителния извод, че с разглежданите договори на жалбоподателите се предоставя помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС и че тази помощ е несъвместима с вътрешния пазар.

85 Всъщност в решението за започване на процедурата Комисията описва споразуменията от 2005 г. и дава предварителна оценка на евентуалните помощи, произтичащи от тези споразумения, с оглед на посочените в член 107, параграф 1 ДФЕС критерии за наличие на държавна помощ, като накрая проверява съвместимостта им с вътрешния пазар.

86 Освен това в решението за разширяване на процедурата Комисията най-напред дава обща информация за летище По и описва договорите, сключени между ТПКПБ и жалбоподателите между 2003 г. 2008 г. След това тя дава предварителна оценка на евентуалните помощи, предоставени на жалбоподателите, с оглед на критериите за наличие на държавна помощ, включително критерия за частния инвеститор в условията на пазарна икономика, като накрая проверява съвместимостта им с вътрешния пазар. Що се отнася по-специално до прилагането

на критерия за частния инвеститор, Комисията приема, че въз основа на информацията, с която разполага, двата вида договори — а именно договорите за летищни услуги и договорите за маркетингови услуги — трябва да се преценяват заедно.

87 Що се отнася до оплакването на жалбоподателите, че не са имали достъп до доклада на консултанта от 30 март 2011 г., трябва да се констатира, че в решението за разширяване на процедурата Комисията достатъчно точно обобщава съмненията, изразени в този доклад, относно интереса на летище По от закупуването на разглежданите маркетингови услуги, предлагани от жалбоподателите. Освен това от обжалваното решение не следва, че Комисията се позовава на този доклад при преценката на разглежданите мерки, тъй като тази преценка се основава на съдържащия се в решението анализ.

88 Освен това е безспорно, че след писмата на Комисията от 24 февруари и 13 март 2014 г. и публикуването на известието от 15 април 2014 г. в Официален вестник, с писмо от 2 май 2014 г. Ryanair по-специално излага мнение по подходите, посочени в Насоките от 2014 г., за прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, а именно сравнителния анализ и анализа на допълнителната рентабилност.

89 Що се отнася до единственото право, с което разполагат, а именно да участват в административното производство в необходимата степен, жалбоподателите не представят нищо, с което може да се докаже, че не са познавали достатъчно следваната за момента логика и съответно че не са можели надлежно да изложат мнението си в това отношение.

[…]

Б. По второто основание: невъзможност от Френската република да се търси отговорност за разглежданите мерки

92 Жалбоподателите твърдят, че Комисията погрешно търсела отговорност от Френската република за сключването от ТПКПБ на договорите за летищни услуги и договорите за маркетингови услуги. От една страна, Комисията допуснала грешка, тъй като приела, че ТПКПБ е публичен орган, за чието решение отговорност автоматично носи държавата, и не отчела ролята му на предприятие. От друга страна, мотивите в обжалваното решение относно естеството на ТПКПБ били противоречиви.

1. По първото оплакване: естеството на ТПКПБ

93 Жалбоподателите признават, че отговорност за решенията на публичен орган винаги носи съответната държавата членка, но твърдят, че съгласно решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисия (C-482/99, EU:C:2002:294) отговорността за решенията на публичните предприятия може да се носи от тази държава членка само ако някои признаци показват, че тя е упражнила контрол по повод съответното решение. В разглеждания случай Комисията допуснала грешка, приемайки че ТПКПБ трябва да се счита за публичен орган, отговорността за всички решения на който непременно се носи от Френската република, докато ТПК била от хибридните субекти, които имат правно установена и фактическа роля, както по представителство на предприятията, така и като истински предприятия. Комисията приела, че търговските дейности на ТПКПБ били само допълващи спрямо упражняването на задачите му от общ интерес, без да представя каквито и да било доказателства, че тези задачи имат предимство пред посочените дейности. Търговските дейности на ТПК впрочем по принцип преобладавали, като често се уреждали по частното право и за тях била приложима компетентността на гражданските и търговските съдилища. Дори търговската дейност на ТПКПБ да трябвало да се разглежда като второстепенна, това все пак била дейността по

управление на летище По, при извършването на която ТПКПБ изпълнявало очевидно стопанска функция, поради което то трябвало да се счита за предприятие. Следователно Комисията неправилно квалифицирала ТПКПБ като публичен орган и не изложила адекватни мотиви за извода си, че ТПКПБ е само — или поне главно — публичен орган, а не предприятие. Поради тази липса на мотиви жалбоподателите не могли да проверят дали отказът на Комисията да приложи признаците от решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисия (C-482/99, EU:C:2002:294), е основателен.

94 Комисията оспорва тези доводи.

95 Най-напред трябва да се припомни, че в член 107, параграф 1 ДФЕС се обявява за несъвместима с вътрешния пазар всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки.

96 В това отношение, за да може да бъде квалифицирано като помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, предимството трябва, от една страна, да бъде пряко или непряко предоставено посредством държавни ресурси и от друга страна, отговорността за него да се носи от държавата (вж. решение от 15 юли 2004 г., Pearle и др., C-345/02, EU:C:2004:448, т. 35 и цитираната съдебна практика).

97 Освен това трябва да се подчертае, че намесата на държавата или намесата чрез ресурси на държавата не следва непременно да бъде мярка, приета от централната власт на съответната държава. Тя може да е и мярка на субдържавен орган. Според постоянната съдебна практика мярка, взета от териториално-административна единица, а не от централната власт, може да представлява помощ, ако са изпълнени условията по член 107, параграф 1 ДФЕС (решения от 14 октомври 1987 г., Германия/Комисия, 248/84, EU:C:1987:437, т. 17 и от 6 септември 2006 г., Португалия/Комисия, C-88/03, EU:C:2006:511, т. 55). С други думи, мерките, взети от субдържавни субекти (децентрализирани, федерални, регионални или други) на държавите членки, независимо от правния статут и наименованието на тези субекти, на същото основание като приетите от федералната или централната власт мерки попадат в приложното поле на член 107, параграф 1 ДФЕС, ако са изпълнени предвидените в тази разпоредба условия (вж. решение от 12 май 2011 г., Région Nord-Pas-de-Calais и Communauté d'agglomération du Douaisis/Комисия, T-267/08 и T-279/08, EU:T:2011:209, т. 108 и 110 и цитираната съдебна практика).

98 В разглеждания случай най-напред трябва да се отбележи безспорното обстоятелство, че летище По е собственост на Френската република до 1 януари 2007 г., а след това на обединение на местни административни единици, а именно съвместното обединение. Що се отнася до управлението на летището, то се осигурява от ТПКПБ, и по-специално от специализирана служба вътре в ТПКПБ.

99 Освен това от обжалваното решение следва, че основните принципи във френското законодателство относно ТПК остават непроменени през разследвания период. ТПК съответно са създадени по силата на закона публични учреждения, които са ръководени от избрани управители на предприятия и са поставени под надзора на държавата. Освен това във френския търговски кодекс ТПК са квалифицирани като междинни звена на държавата, тъй като първостепенната им цел е да извършват възложените им от закона задачи от общ интерес, а именно главно да представляват интересите на промишления, търговски и обслужващия сектор пред публичните органи, да оказват подкрепа на местните предприятия и да развиват привлекателността и устройството на територията. В обжалваното решение също така се обяснява, че промишлените и търговските дейности на ТПК, като например управлението на летищно оборудване, са допълващи към извършването на задачите ѝ от общ интерес и са

замислени, за да спомогнат за реализирането на последните. Освен това в националното законодателство за ТПК се предвиждат специфични условия за финансиране. В това отношение ресурсите им се формират от данъчни приходи и субсидии или пък произтичат от дейности по обучение и управление на транспортни инфраструктури, което потвърждава факта, че техните промишлени и търговски дейности са допълващи към задачите им от общ интерес (съображения 265—270 от обжалваното решение).

100 Що се отнася до ТПКПБ, на която е поверено управлението на летище По, в обжалваното решение се отбелязват изявленията на френските власти, че за ТПКПБ търговска дейност като управлението на летище По не се упражнява с очакване за рентабилност, а с цел подпомагане на задачите от общ интерес, които са ѝ възложени, а именно развиване на икономическата дейност в територията и нейната привлекателност (съображения 271—273 от обжалваното решение).

101 В този контекст, въз основа на всички посочените фактически обстоятелства, в съответствие с цитираната в точка 97 по-горе съдебна практика Комисията основателно е могла да приеме, че ТПК като ТПКПБ трябва да се считат за публични органи, отговорност за всички решения на които непременно се носи от държавата на същото основание като за решенията на централната държавна администрация или на териториално-административните единици (съображение 274 от обжалваното решение).

102 Този извод не може да се оспори с твърденията на жалбоподателите за хибридното естество на ТПК и стопанския характер на дейността на ТПКПБ по управление на летище. От една страна, действително в рамките на своята структура ТПКПБ осигурява управлението на летище По и решава да сключи търговски споразумения с жалбоподателите за експлоатацията на въздушни маршрути. Макар в това отношение съответно да трябва да се приеме, че ТПКПБ извършва стопански дейности (решение от 24 март 2011 г., Freistaat Sachsen и Land Sachsen-Anhalt/Комисия, T-443/08 и T-455/08, EU:T:2011:117, т. 93), безспорно е същевременно, че управлението на летище По е било интегрирано в структурите на ТПКПБ, счетена от Комисията за публичен орган въз основа на съвкупност от признаци. Възможността стопанска дейност да се упражнява от държавен орган, впрочем изобщо не е изключена (вж. в този смисъл решение от 23 април 1991 г., Höfner и Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, т. 21), независимо също така от положението на този орган в структурата на държавата, дали е част от централната администрацията, или е децентрализиран субект като ТПКПБ.

103 От друга страна, след като разглежданите споразумения са сключени от ТПКПБ, която е държавен орган, не е трябвало Комисията да установява отговорността на държавата предвид критериите от решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисия (C-482/99, EU:C:2002:294). Всъщност в основата на тази съдебна практика Съдът поставя съдържащата се в точка 52 от посоченото решение констатация, че публично предприятие може да действа повече или по-малко независимо според степента на самостоятелност, която му е оставена от държавата, и че поради това ефективното упражняване на контрола от държавата в конкретен случай не може да се презумира автоматично. Положението на ТПКПБ впрочем е различено, тъй като този субект, макар да упражнява стопанска дейност и да сключва разглежданите договори, е държавен орган предвид изложените в точки 99 и 100 по-горе обстоятелства.

104 Освен това въпросните обстоятелства, които Комисията взема предвид, за да стигне до извода, че ТПКПБ е държавен орган — а именно нейния статут на публично учреждение, задачите ѝ от общ интерес и поставянето ѝ под надзора на държавата — съвпадат с някои признаци, които съдебната практика определя като релевантни за възлагане на държавата на отговорността за мерки, взети от публично предприятие (вж. в този смисъл решения от 16 май 2002 г., Франция/Комисия, C-482/99, EU:C:2002:294, т. 56 и от 27 февруари 2013 г., Nitrogénművek Vegyipari/Комисия, T-387/11, непубликувано, EU:T:2013:98, т. 63—65).

105 Накрая, в обжалваното решение Комисията констатира — макар и за изчерпателност — че не трябва да се прави разлика между ТПКПБ и конкретната служба на ТПКПБ, упражняваща стопанската дейност по управление на летище По, тъй като тази служба няма собствена правосубектност, отделна от ТПКПБ, и е само част от вътрешните служби на ТПКПБ без самостоятелност при вземането на решения, с изключение на въпросите около ежедневното управление на летище По. Комисията съответно констатира, че различните договори за летищни и маркетингови услуги са подписани от председателя на ТПКПБ след като получава разрешение от общото събрание на ТПКПБ. Френските власти също така не твърдят, че отговорността за сключването на споразуменията с жалбоподателите трябва да се носи единствено от тази служба (съображение 280 от обжалваното решение).

106 При това положение Комисията основателно е могла да констатира, че отговорността за взетите от ТПКПБ мерки, включително сключването на разглежданите договори, се носи от държавата.

107 Този извод не може да се обори с никой от другите доводи, изтъкнати от жалбоподателите.

108 Всъщност, на първо място, що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че Комисията не е посочила причината, поради която дава предимство на публичноправните функции на ТПКПБ спрямо търговските му дейности, които преобладават, трябва да се отбележи, както следва от обжалваното решение (съображения 26—210), че Комисията основава констатацията за първостепенната роля на задачите от общ интерес на ТПК и за допълващото естество на търговските им дейности както на законодателната уредба на ТПК, така и на изявленията на френските власти. Жалбоподателите впрочем не представят никакви доказателства, позволяващи този анализ да се постави под въпрос.

109 На второ място, що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че за ТПК се прилага частното право и за тях са компетентни гражданските и търговските съдилища, трябва да се подчертае, че макар да е възможно тази констатация — доколкото е правилна — да бъде релевантен елемент, за да се отхвърли квалификацията на ТПКПБ като публичен орган, тя е само едно обстоятелство, използвано наред с други, за да се прецени характерът на съответния субект, което само по себе си не може да постави под въпрос квалификацията като публичен орган, основаваща се на всички други обстоятелства, изложени в обжалваното решение (вж. т. 99 и 100 по-горе).

110 На трето място, що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че в друг пасаж от обжалваното решение Комисията приема, че ТПКПБ е действала в качеството на управител на летище, а не като публичен орган в рамките на задачата си за развитие на местната икономика (съображение 328 от обжалваното решение), трябва да се отбележи че този пасаж, който се отнася за прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, е част от извода на Комисията, че в рамките на следван от нея първи подход поведението на ТПКПБ в качеството на управител на летището трябва да се сравни с това на хипотетичен частен управител на летище (съображения 315 и 320 от обжалваното решение). Същевременно според Комисията вторият подход — при който се приема, че ТПКПБ е действала като публичен орган, натоварен със задача от общ интерес, в случая икономическото развитие на региона на По — не трябва да се следва (съображения 316 и 320 от обжалваното решение). От посочения пасаж не може да се заключи, че възприемайки първия подход, Комисията признала, че ТПКПБ не е публичен орган (вж. съображения 314—331 от обжалваното решение). Всъщност според постоянната съдебна практика при прилагането на критерия за частния инвеститор поведението на публичен орган, действащ в качеството си на икономически оператор, трябва да се сравни с това на частен оператор (вж. в този смисъл решения от 5 юни 2012 г., Комисия/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, т. 78, 81, 92 и 103 и от 16 март 2016 г., Frucona Košice/Комисия, T-103/14, EU:T:2016:152, т. 95, 115 и 118), което и е направила Комисията в разглеждания случай.

111 На четвърто място, трябва да се отхвърли твърдението на жалбоподателите относно липсата на мотиви, и по-специално че не могли да проверят дали отказът на Комисията да приложи признаците от решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисия (C-482/99, EU:C:2002:294), е основателен. Всъщност в съображения 269—276 от обжалваното решение Комисията посочва достатъчно ясно защо положението на ТПК, съчетаваща задачи от общ интерес и упражняване на стопански дейности, се различава от това на публичните предприятия, по повод на които Съдът постановява посоченото по-горе решение.

112 С оглед на гореизложеното първото оплакване от второто основание трябва да се отхвърли.

2. По второто оплакване: противоречие в мотивите на обжалваното решение

113 Жалбоподателите правят второ оплакване, твърдейки, че мотивите на обжалваното решение не са правилни, тъй като в тях има противоречие относно естеството на ТПКПБ. Всъщност Комисията приела, че ТПКПБ е част от публичната администрация и в същото време за целите на същата дейност е предприятие, получател на държавна помощ (съображения 487 и 488 и член 2 от обжалваното решение). Комисията съответно допуснала и грешка при прилагане на правото. Един и същ субект не можел едновременно да бъде част от публичната администрация и да бъде предприятие, получател на помощ, по повод една и съща дейност, тъй като тези две квалификации се изключвали взаимно.

114 В това отношение жалбоподателите признават, че един и същ субект може едновременно да предоставя и получава държавна помощ, но твърдят, че в двата случая този субект трябва да се счита за предприятие. Преценката на отговорността на държавата за решението за отпускане на помощ съответно трябвало да се извърши въз основа на признаците, посочени в решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисия (C-482/99, EU:C:2002:294). Тъй като в обжалваното решение липсвала квалификация на ТПКПБ като предприятие или като друг субект, то не позволявало на жалбоподателите да определят кой критерий за възлагане на отговорност на държавата се прилага за ТПКПБ, а именно признаците, посочени в решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисия (C-482/99, EU:C:2002:294), или просто принадлежността към публичната администрация. Следователно в обжалваното решение имало пропуск в мотивите относно квалификацията на ТПКПБ.

115 Комисията оспорва тези доводи.

116 В това отношение най-напред трябва да се отбележи, че при анализа на мерките, осигурени на ТПКПБ в качеството на управител на летище По, Комисията констатира, че ТПКПБ осигурява търговската експлоатация на инфраструктурите и на летищно оборудване и че субсидиите за оборудване, отпуснати на ТПКПБ през 2004 г. и 2009 г., представляват държавни помощи по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС (съображения 488 и 531 от обжалваното решение).

117 По-нататък трябва да се отбележи, че при анализа на помощите, предоставени на жалбоподателите, Комисията се позовава на множество елементи — като например статута на публично учреждение, създадено по силата на закона, изпълнението на задачи от общ интерес, допълващия характер на стопанските дейности и държавния надзор — въз основа на които заключава, че ТПКПБ е част от публичната администрация и е публичен орган, за чието поведение отговорност носи държавата (съображения 269—276 от обжалваното решение). Сключването на търговските споразумения с жалбоподателите впрочем е част от това поведение.

118 Налага се съответно констатацията, че според Комисията ТПКПБ чрез своята стопанска дейност получава държавни помощи, в случая на субсидии за оборудване, но че ТПКПБ също така е субект, който, разглеждан като публичен субект, се е съгласил с отпускането на помощ на жалбоподателите, в случая чрез сключването на разглежданите търговски споразумения.

119 Тъй като обаче разглежданите държавни помощи са отделни и тъй като впрочем са анализирани поотделно в обжалваното решение, не може да се приеме, както искат жалбоподателите, че квалификациите като получател на помощ и като субект, считан за публичен орган, в случая са несъвместими. Публичен субект всъщност може да бъде получател на държавна помощ, ако е предприятие с дейност на даден пазар. Нищо обаче не изключва възможността публичното учреждение, на което са възложени задачи от общ интерес под надзора на държавата и което в тази рамка упражнява стопанска дейност, да се счита не само за публичен орган, но в контекста на отделна мярка също за предоставящо помощ на предприятия като жалбоподателите (вж. в този смисъл решение от 24 март 2011 г., Freistaat Sachsen и Land Sachsen-Anhalt/Комисия, T-443/08 и T-455/08, EU:T:2011:117, т. 143 и 145).

120 В това отношение трябва да се припомни, че няма никаква пречка упражняването на стопанска дейност да бъде интегрирано в структури, които са част от публичната администрация (решение от 23 април 1991 г., Höfner и Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, т. 21). Също така, едновременното упражняване от субект на стопански и нестопански дейности не е пречка той да бъде квалифициран като предприятие по смисъла на правилата в областта на държавните помощи, що се отнася до първите дейности (вж. в този смисъл решение от 24 октомври 2002 г., Aéroports de Paris /Комисия, C-82/01 P, EU:C:2002:617, т. 74).

121 Освен това интегрирането на субект, като например оператора на летище, в публичната администрация не е пречка този субект да може да получава държавна помощ. Всъщност трябва да се припомни, че евентуалното наличие на правосубектност, която е отделна от тази на държавата и е предоставена от националното право на упражняващ стопански дейности орган, е ирелевантно за наличието на финансови взаимоотношения между държавата и този орган и съответно за възможността същият орган да получава държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 24 март 2011 г., Freistaat Sachsen и Land Sachsen-Anhalt/Комисия, T-443/08 и T-455/08, EU:T:2011:117, т. 128 и 129 и цитираната съдебна практика).

122 Следователно, противно на твърденията на жалбоподателите, в обжалваното решение не е допуснато противоречие или грешка при прилагане на правото, нито пък в него липсват мотиви, във връзка с квалификацията на ТПКПБ едновременно като получател на помощ и като публичен орган.

123 Второто оплакване от второто основание съответно трябва да се отхвърли.

124 С оглед на гореизложеното второто основание трябва да се отхвърли изцяло.

В. По третото основание: неправилно прилагане на критерия за оператора в условията на пазарна икономика

125 В рамките на своето трето основание жалбоподателите твърдят, че Комисията не е приложила правилно критерия за оператора в условията на пазарна икономика и поради това е нарушила член 107, параграф 1 ДФЕС.

126 Това основание се състои от две части. На първо място, Комисията неправилно отказала да извърши сравнителен анализ, въпреки че извършването на такъв анализ щяло да я доведе до извода, че помощ няма. В обжалваното решение освен това липсвали мотиви по този въпрос. На второ място, Комисията допуснала явни грешки в преценката в анализа си на допълнителната рентабилност и не изложила достатъчно мотиви в него.

127 Комисията отхвърля тези доводи.

128 Най-напред, преди двете части от настоящото основание да бъдат разгледани, трябва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда понятието за държавна помощ, както е определено в Договора за функционирането на ЕС, има правен характер и трябва да се тълкува въз основа на обективни фактори. По тази причина съдът на Съюза по принцип трябва да упражнява цялостен контрол по въпроса дали дадена мярка попада в приложното поле на член 107, параграф 1, ДФЕС, като отчита както конкретните обстоятелства по отнесения до него спор, така и техническия характер или сложността на направените от Комисията преценки (вж. решение от 30 ноември 2016 г., Комисия/Франция и Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, т. 87 и цитираната съдебна практика).

129 Съдът същевременно приема, че съдебният контрол е ограничен, що се отнася до въпроса дали дадена мярка попада в приложното поле на член 107, параграф 1 ДФЕС, когато преценките на Комисията са сложни или имат технически характер (решение от 30 ноември 2016 г., Комисия/Франция и Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, т. 88).

130 В това отношение, когато Комисията трябва да приложи критерия за съобразителния частен инвеститор в условията на пазарна икономика, за да провери дали дадена мярка попада в приложното поле на член 107, параграф 1 ДФЕС, използването на този критерий предполага по принцип извършване от Комисията на сложна икономическа преценка (решение от 30 ноември 2016 г., Комисия/Франция и Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, т. 89).

131 Същевременно, макар Общият съд да не трябва да замества икономическата преценка на Комисията със своята собствена преценка, от вече постоянната практика на Съда следва, че съдът на Съюза трябва в частност да провери не само фактическата достоверност на посочените доказателства, тяхната надеждност и непротиворечивост, но и дали тези доказателства включват всички релевантни данни, които трябва да бъдат взети предвид, за да се прецени дадена сложна ситуация, както и дали те са от такъв характер, че да подкрепят изведените от тях заключения (вж. в този смисъл решение от 30 ноември 2016 г., Комисия/Франция и Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, т. 91 и цитираната съдебна практика).

1. По първата част: допуснати от Комисията грешки в преценката и липса на мотиви, тъй като отказала да извърши сравнителен анализ, що се отнася до договорите за летищни услуги и договорите за маркетингови услуги

[…]

а) По отхвърлянето на сравнителния анализ като метод за прилагане на критерия за оператора в условията на пазарна икономика

138 Според жалбоподателите Комисията пренебрегва факта, че сравнителният анализ е основният метод за преценка при прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, за да се определи дали спогодбата предоставя предимство на частната страна, като този метод впрочем съответствал на принципа на правна сигурност. Те се позовават на решение от 3 юли 2003 г., Chronopost и др./Ufex и др. (C-83/01 P, C-93/01 P и C-94/01 P,

EU:C:2003:388, т. 38 и 39) и твърдят, че съгласно общ принцип в правото на Съюза Комисията е можела да използва анализ на допълнителната рентабилност само ако е невъзможно да се извърши сравнителен анализ, по-специално чрез сравняване с частен инвеститор.

139 В това отношение, видно от постоянната съдебна практика условията, на които трябва да отговаря една мярка, за да попадне в обхвата на понятието „помощ“ по смисъла на член 107 ДФЕС, не са изпълнени, ако предприятието получател е можело да получи същото предимство като предимството, предоставено му чрез ресурси на държавата, при обстоятелства, съответстващи на нормалните пазарни условия (решения от 5 юни 2012 г., Комисия/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, т. 78 и от 24 януари 2013 г., Frucona Košice/Комисия, C-73/11 P, EU:C:2013:32, т. 70). Тази преценка по принцип се извършва чрез прилагане на критерия за оператора в условията на пазарна икономика (вж. в този смисъл и по аналогия решение от 24 януари 2013 г., Frucona Košice/Комисия, C-73/11 P, EU:C:2013:32, т. 71).

140 За да се определи дали държавна мярка представлява помощ, следва да прецени дали при сходни обстоятелства оператор, действащ в условията на пазарна икономика и с големина, съпоставима с тази на управляващите публичния сектор организации, би сключил разглежданите договори (вж. в този смисъл и по аналогия решения от 21 март 1990 г., Белгия/Комисия, C-142/87, EU:C:1990:125, т. 29 и от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия, T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604, т. 40 и 42).

141 Същевременно, да се определи дали оператор в условията на пазарна икономика би сключил спогодба като разглежданата не означава непременно, че Комисията е длъжна да използва метода на сравнителния анализ. Всъщност този метод е само един аналитичен инструмент, използван наред с други, за да се определи дали предприятието получател е извлякло икономическо предимство, което не би получило в нормални пазарни условия (вж. в този смисъл и по аналогия решения от 6 март 2003 г., Westdeutsche Landesbank Girozentrale и Land Nordrhein-Westfalen/Комисия, T-228/99 и T-233/99, EU:T:2003:57, т. 250 и 254 и от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия, T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604, т. 43 и 44).

142 Всъщност именно Комисията трябва да избере подходящия инструмент при изпълнение на задължението си да извърши пълен анализ на всички релевантни обстоятелства по спорната сделка и нейния контекст, включително на положението на предприятието получател и на засегнатия пазар, за да провери дали предприятието получател е извлякло икономическо предимство, което не би получило в нормални пазарни условия (вж. в този смисъл и по аналогия решения от 6 март 2003 г., Westdeutsche Landesbank Girozentrale и Land Nordrhein-Westfalen/Комисия, T-228/99 и T-233/99, EU:T:2003:57, т. 251 и 258 и от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия, T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604, т. 45).

143 В разглеждания случай — без да е необходимо на този етап да се преценява основателността на причините, изтъкнати от Комисията, за да се отклони в настоящия случай от сравнителния анализ — трябва да се приеме, че тя съответно не е допуснала грешка в съображения 359—372 от обжалваното решение, анализирайки обстойно кой метод за преценка е най-подходящо да се избере при прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика. Тъй като Комисията се съмнява във възможността да се определи подходящ елемент за сравняване, за да се фиксира надеждна пазарна цена на летищните услуги, и отчита многообразието при приходите и разходите между летищата, малката съпоставимост на сделките между летища и авиокомпании, трудността да се намери извадка със съпоставими летища и сделки, както и извършването на услугите на цена, водеща до допълнителна загуба, тя съответно избира метода на анализа на допълнителната рентабилност и се отклонява от сравнителния анализ.

144 Този подход на Комисията не се отрича в изтъкнатата от жалбоподателите съдебна практика, а именно решение от 3 юли 2003 г., Chronopost и др./Ufex и др. (C-83/01 P, C-93/01 P и C-94/01 P, EU:C:2003:388, т. 38 и 39), в която се приема, че при липса на каквато и да било възможност за

сравняване на положението на публично предприятие с това на частно предприятие, което не извършва дейност в резервиран сектор, нормалните пазарни условия, които непременно са хипотетични, трябва да се преценят, като се използват наличните обективни и проверими данни, като например извършените разходи от публичното предприятие. Всъщност тази съдебната практика трябва да се разглежда в контекста на обстоятелствата по делото, по което е постановено това решение, а именно невъзможността да се приложи сравнителен анализ и съответно липсата на избор между такъв анализ и други методи. Следователно в посоченото по-горе решение, противно на това, което жалбоподателите твърдят по същество, Съдът не се произнася по наличието на йерархия между сравнителния анализ и други методи, а само констатира невъзможността в разглеждания случай да се използва сравнителен анализ.

145 Следователно твърдението на жалбоподателите, че съществува общ принцип в правото на Съюза, който бил обсъждан в решение от 3 юли 2003 г., Chronopost и др./Ufex и др. (C-83/01 P, C-93/01 P и C-94/01 P, EU:C:2003:388), където се установявала йерархия между сравнителния анализ и други методи, не може да се приеме.

146 Жалбоподателите също така не могат да се позовават на факта, че решения от 6 март 2003 г., Westdeutsche Landesbank Girozentrale и Land Nordrhein-Westfalen/Комисия (T-228/99 и T-233/99, EU:T:2003:57) и от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия (T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604) се отнасят за аналитичния инструмент за средната възвръщаемост в сектора, тъй като в тези решения Общият съд приема, че прибягването до средната възвръщаемост в сектора е само един аналитичен инструмент, използван наред с други при прилагането на член 107, параграф 2 ДФЕС.

147 Жалбоподателите не могат да се позовават и на съдебната практика, съгласно която разумният характер на спорната сделка за публичния орган не освобождава Комисията от задължението ѝ да провери дали разглежданата мярка предоставя на предприятието получател икономическо предимство, което то не би получило в нормални пазарни условия (решения от 6 март 2003 г., Westdeutsche Landesbank Girozentrale и Land Nordrhein-Westfalen/Комисия, T-228/99 и T-233/99, EU:T:2003:57, т. 315 и от 13 септември 2010 г., Гърция и др./Комисия, T-415/05, T-416/05 и T-423/05, EU:T:2010:386, т. 213). Всъщност анализът на допълнителната рентабилност цели именно да се провери дали чрез сключването на споразумението публичният орган, който действа като оператор в условията на пазарна икономика, намиращ се, доколкото е възможно, в същото положение, е предоставил на другата страна по договора икономическо предимство, което последната не би могла да получи в нормални пазарни условия.

148 Накрая, що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че сключването на договор, който не е рентабилен за публично летище поради собствената му неефективност, не предоставя предимство на авиокомпанията с оглед на нормалните пазарни условия, трябва да се подчертае, че според съдебната практика (т. 140 по-горе и т. 181 по-долу) прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика няма за цел да се изисква минимална ефективност при извършването на определена дейност, а да се определи дали при сходни обстоятелства сравним частен инвеститор може да прибегне до въпросната мярка. В това отношение трябва да се отчете структурата на приходите и разходите на публичния субект, чието поведение се сравнява с това на оператор в условията на пазарна икономика. Ето защо твърдението на жалбоподателите трябва да се отхвърли.

149 Следователно твърдението на жалбоподателите, че Комисията трябвало да извърши сравнителен анализ при прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, трябва да се отхвърли.

б) По причините, изтъкнати от Комисията в обжалваното решение за отклоняването ѝ в настоящия случай от сравнителния анализ

150 Жалбоподателите оспорват специфичните причини, изтъкнати от Комисията в съображения 360—369 от обжалваното решение за отклоняването ѝ в настоящия случай от сравнителния анализ.

151 По-специално, те по същество правят пет оплаквания за допуснати грешки в преценката и липса на мотиви в изложението на причините.

1) По първото оплакване: Комисията неправилно приела, че многообразието на летищата не позволява извършването на сравнителния анализ

152 Жалбоподателите твърдят, че Комисията е допуснала грешка, приемайки, че многообразието от хипотези на европейските летища не позволява извършването на сравнителния анализ.

153 На първо място, що се отнася до причината, дължаща се на разликата при структурите на приходите, разходите и други условия между летищата (съображение 362 от обжалваното решение), жалбоподателите твърдят, че Комисията не е представила никакви данни или примери, за да обясни степента и значението на тези разлики. Комисията впрочем била длъжна да изложи специфични за случая доводи, за да обоснове отхвърлянето на сравнителния анализ, който бил основният метод за преценка при прилагането на критерия за частния инвеститор.

154 В това отношение е достатъчно да се отбележи, че в съображение 362 от обжалваното решение Комисията констатира, че структурата на приходите и разходите може да се различава твърде съществено при отделните летища, като в подкрепа на тази констатация изброява поредица от показатели за различие при приходите и разходите. Жалбоподателите освен това не изтъкват никакъв конкретен довод, позволяващ да се приеме, че в изложението на въпросните показатели е допусната явна грешка в преценката.

155 На второ място, що се отнася до причината, свързана с малката съпоставимост на сделките между летища и авиокомпании (съображение 363 от обжалваното решение), според жалбоподателите Комисията неправилно приема, че летищните такси по принцип не могат да се сравняват между летищата.

156 В това отношение трябва да се констатира, че жалбоподателите неправилно тълкуват обжалваното решение, твърдейки, че според Комисията летищните такси между летища не са сравними. Всъщност в съображение 363 от обжалваното решение Комисията обяснява, че както показва разглежданият случай, търговските взаимоотношения между летища и авиокомпании не се основават непременно на списък с публично обявени цени, когато става въпрос за индивидуални услуги, а са много разнообразни и съответно са трудно сравними въз основа на цена за ротация или за пътник. Освен това от материалите по делото е видно, че споразуменията между летище По и жалбоподателите изобщо не са се отнасяли само за прилагането на действащата обща тарифа на летището за летищните такси и са се изразявали в сключването на договори за летищни услуги и договори за маркетингови услуги.

157 Не може да се приеме и твърдението на жалбоподателите, че в съображение 363 от обжалваното решение Комисията допуска грешка, приемайки, че списъците с публично обявени цени не отразяват непременно търговските споразумения, сключени между летищата и авиокомпаниите.

158 Всъщност, противно на твърденията на жалбоподателите, по-ниският спрямо публично обявени цени размер на таксите, договорени индивидуално между летищата и някои авиокомпании, сам по себе си не е достатъчен, за да се приеме, че извършването на сравнителен анализ въз основа на списъците с публично обявени цени е релевантен подход. В това отношение трябва да се

отбележи констатацията на Комисията в съображение 366 от обжалваното решение, че в разглежданите сделки има няколко цени, а именно летищните такси, цената на услугите за наземно обслужване и цената на маркетинговите услуги, което жалбоподателите не оспорват. Както впрочем следва от съображение 367 от обжалваното решение, няма полза от сравняване на такива сделки, като се отчетат само таксите от списъците с публично обявени цени и съответно се изключи отчитането по-специално на възнаграждението за маркетинговите услуги.

159 В допълнение, що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че Комисията не може да се позовава на либерализацията на сектора на въздушния транспорт в Европа, за да обоснове отхвърлянето на сравнителния анализ, без да представи доказателства в подкрепа на това, трябва да се подчертае, че в съображение 363 от обжалваното решение Комисията отбелязва либерализацията, за да обясни разнородността на търговските практики между летищата, правеща всякакъв чисто сравнителен анализ по-сложен. Противно на твърденията на жалбоподателите, в обжалваното решение не се цели изключване на сравнителния анализ, за да се определи дали оператор в условията на пазарна икономика би сключил дадена спогодба в либерализираните сектори, а дори във всички сектори.

160 На трето място, що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че отхвърлянето на сравнителния анализ на летищата противоречи на подхода на Комисията в други сектори, трябва да се припомни, че понятието за държавна помощ е правно по характер и трябва да се тълкува единствено въз основа на член 107, параграф 1 ДФЕС, а не въз основа на по-ранната административна практика на Комисията, дори да е установена (вж. решение от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия, T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604, т. 46 и цитираната съдебна практика).

161 Освен това само по себе си неизползването от Комисията на данните, събрани чрез нейните искания за предоставяне на информация по повод сравняването на летищата, не поставя под въпрос правилността на обжалваното решение. Всъщност, както Комисията обяснява, тя не може да бъде упреквана, че не взема предвид данни, които в крайна сметка не счита за релевантни за възприетия подход. В съображение 365 от обжалваното решение тя впрочем приема, че никое трето заинтересовано лице не ѝ е предложило извадка с летища, които да са достатъчно сравними по определен брой установени параметри с летище По.

162 Ето защо предвид гореизложеното се налага констатацията, че твърдението на жалбоподателите, според което Комисията неправилно приема, че многообразието от хипотези на летищата в настоящия случай не позволява извършването на „сравнителния анализ на Ryanair“, трябва да се отхвърли.

2) По второто оплакване: неправилно отчитане на договорите за маркетингови услуги, сключени с AMS

163 В самото начало трябва да се отбележи, че жалбоподателите се позовават на доклад, изготвен от техния икономически консултант и представен от тях на Комисията в административното производство (наричан по-нататък „проучването от 31 август 2011 г.“). Най-напред в това проучване въз основа на предварително установена методология се посочват три летища за сравняване. След това в него се сравняват разноските, платени от Ryanair на летище По, с разноските, платени от него на посочените летища. Накрая в проучването се заключава, че размерът на разноските, платени от Ryanair на летище По, е значително го-голям от този на разноските, платени на летищата за сравняване, както като цена за ротация, така и като цена за пътник. Според въпросното проучване тези резултати означават, че платените от Ryanair на летище По разноски са в размер, съответстващ на разноските, които са щели да му бъдат предложени при сходни обстоятелства от притежаващ летище частен инвеститор в условията

на пазарна икономика. Освен това в проучването от 31 август 2011 г. се посочва, че в извършения анализ не се отчитат маркетинговите споразумения, тоест договорите за маркетингови услуги, сключени между летище По и AMS.

164 Жалбоподателите твърдят, че Комисията неправилно отхвърля като безполезно проучването от 31 август 2011 г., тъй като се ограничавало до плащанията по договорите за летищни услуги, без да отчита плащанията по договорите за маркетингови услуги. Според жалбоподателите цената на маркетинговите услуги отразява независима пазарна стойност, такава каквато е видна от редица икономически проучвания, представени в хода на административното производство, и тази цена компенсира напълно посочената стойност, което води до нетен нулев резултат. Сключването на договорите за летищни услуги и на договорите за маркетингови услуги на една и съща дата и от дружества, които са част от една и съща група, не позволявало на Комисията да разглежда плащанията по договорите за маркетингови услуги като намаление на летищните такси, предвидени в договорите за летищни услуги.

165 В това отношение трябва да се припомни, че когато Комисията проверява дали конкретна сделка съдържа елементи на държавна помощ, тя е длъжна да вземе предвид контекста, в който протича сделката (вж. в този смисъл решение от 13 декември 2011 г., Konsum Nord/Комисия, T-244/08, непубликувано, EU:T:2011:732, т. 57). Всъщност анализът на сделка извън нейния контекст може да доведе до напълно формални резултати, които не отговарят на икономическата реалност (решение от 8 януари 2015 г., Club Hotel Loutraki и др./Комисия, T-58/13, непубликувано, EU:T:2015:1, т. 91 и цитираната съдебна практика).

166 При прилагането на критерия за частния инвеститор е необходимо търговската сделка да се разглежда в нейната цялост, за да се провери дали поведението на държавния субект е било като на рационален оператор в условията на пазарна икономика. Всъщност Комисията е длъжна при преценката на спорните мерки да отчита всички релевантни обстоятелства и техния контекст (вж. решение от 17 декември 2008 г., Ryanair/Комисия, T-196/04, EU:T:2008:585, т. 59 и цитираната съдебна практика).

167 В разглеждания случай в обжалваното решение Комисията приема, че всеки договор за маркетингови услуги е неотделим от съответстващия му договор за летищни услуги и че поради това, за всеки договор за маркетингови услуги, този договор и сключеният едновременно с него договор за летищни услуги трябва да се анализират като една-единствена мярка (съображения 286—313 от обжалваното решение). За да стигне до този извод, в съображения 289 и 290 от обжалваното решение тя по-специално констатира, че всички договори за маркетингови услуги и съответните договори за летищни услуги са сключени почти едновременно и от същите страни, формиращи само един стопански субект. Освен това в съображения 291—313 от обжалваното решение Комисията посочва известен брой други обстоятелства, разкриващи наличието на допълнителни и тесни връзки между договорите за маркетингови услуги и договорите за летищни услуги, сключени едновременно. Така, след анализ на съдържанието на различните договори за маркетингови услуги, в съображение 305 от обжалваното решение Комисията констатира, че както поради своя срок на действие, така и поради естеството си маркетинговите услуги са тясно свързани с услугите по въздушен транспорт на Ryanair, за които се отнасят договорите за летищни услуги. В това отношение Комисията отбелязва, че договорите за маркетингови услуги показват, че в основата им стои ангажимента на Ryanair да експлоатира въпросните услуги по въздушен транспорт. Тя също така констатира, че без изобщо да са замислени с цел увеличаване — по принцип и неопределено — на посещенията на По и региона му от туристи и хора, пътуващи с цел бизнес, маркетинговите услуги са насочени конкретно към лицата, които е възможно да използват транспортните услуги на Ryanair, и основната им цел е популяризирането на тези услуги. Освен това в съображение 306 от обжалваното решение Комисията констатира, че видно от изложените по-горе фактически обстоятелства, ако ги е нямало въпросните въздушни маршрути и съответно засягащите ги договори за летищни услуги, договорите за маркетингови услуги е нямало да бъдат сключени.

Накрая, от изявленията на френските власти Комисията заключава, че сключването на всички договори за летищни услуги се оказва в зависимост от сключването на договорите за маркетингови услуги (вж. съображения 309—311 от обжалваното решение).

168 Жалбоподателите впрочем не успяват да оспорят тази анализ. Комисията не се е позовала единствено на обстоятелството, че всеки договор за маркетингови услуги е сключен почти в същия ден като договор за летищни услуги от страни, които са част от една и съща група дружества. Тя не само отчита тези обстоятелства, но взема предвид и други такива, като например по-специално самите условия в договорите за маркетингови услуги и констатацията, че ако въпросните въздушни маршрути ги е нямало, договорите за маркетингови услуги е нямало да бъдат сключени. В това отношение трябва да се отбележи изричното посочване във въпросните договори за маркетингови услуги, че в основата им стои ангажиментът на Ryanair да експлоатира съответния въздушен маршрут от летище По.

169 Освен това жалбоподателите не представят никакви доказателства, с които може да се обори анализът на Комисията, съгласно който всеки договор за маркетингови услуги е тясно свързан с договор за летищни услуги и услуги по въздушен транспорт, които са предмет на този договор.

170 Следователно Комисията не е допуснала грешка, приемайки, че за всеки договор за маркетингови услуги този договор и сключеният едновременно с него договор за летищни услуги трябва да се анализират като една-единствена мярка.

171 Ето защо Комисията не е допуснала грешка, приемайки, че сделките, които трябва да се анализират, представляват сложни набори, състоящи се от договор за летищни услуги и договор за маркетингови услуги, и че сравнителен анализ само на летищните такси, фактурирани от ТПКПБ на съответните авиокомпании, с летищните такси, фактурирани на други летища, няма да даде никакви полезни насоки относно спазването на критерия за оператора в условията на пазарна икономика (съображение 367 от обжалваното решение). Всъщност проучването от 31 август 2011 г. се ограничава само до сравняване на летищните такси, докато за правилното прилагане на критерия за оператора в условията на пазарна икономика в разглеждания случай е необходимо договорите за летищни услуги и договорите за маркетингови услуги да се разглеждат заедно като само една сделка.

172 Твърдението на жалбоподателите, че цената на маркетинговите услуги компенсира стойността на тези услуги, трябва да се отхвърли. Всъщност в основата на това твърдение стои неправилната хипотеза, че маркетингови услуги и летищните услуги са отделни и самостоятелни (вж. т. 165—170 по-горе) и че поради това покупната цена на маркетинговите услуги не може да се приспада от летищните такси, дължими за експлоатирания от Ryanair въздушен маршрут и съставляващи предмета на договора за летищни услуги, сключен едновременно със съответния договор за маркетингови услуги.

173 Следователно твърдението на жалбоподателите, че платената цена за маркетинговите услуги напълно компенсира стойността на тези услуги, трябва да се отхвърли.

174 Твърдението на жалбоподателите, че сключените с AMS договори за маркетингови услуги са отчетени неправилно, съответно трябва да се отхвърли.

3) По третото оплакване: отхвърляне на сравнителния анализ с довода, че разглежданите договори водели до допълнителни разходи, надхвърлящи допълнителните приходи

175 Според жалбоподателите Комисията е допуснала грешка, отхвърляйки сравнителния анализ с довода, че възможността разглежданите договори да доведат до допълнителни разходи, надхвърлящи допълнителните приходи, можела да се предвиди. Подходът на Комисията предполагал извършване на анализ на допълнителната рентабилност в рамките на сравнителния анализ и съответно кумулативно прилагане на двата анализа, което било в противоречие със съдебната практика.

176 В това отношение Комисията действително приема в обжалваното решение, че ако се допусне за възможно въз основа на валиден сравнителен анализ да се установи, че разглежданите цени по различните сделки, които са предмет на настоящото разследване, са равни или по-високи от пазарната цена, определена посредством извадка със сделки за сравняване, тя пак не може да стигне до заключението, че тези сделки са в съответствие с пазарната цена, ако се окаже, че към момента на сключването им управителят на летището е можел да очаква те да доведат до допълнителни разходи, надхвърлящи допълнителните приходи. Според Комисията оператор в условията на пазарна икономика няма никакъв интерес да предлага стоки или услуги на пазарна цена, когато такова поведение води до допълнителна загуба (съображение 368 от обжалваното решение).

177 Трябва впрочем да се припомни, че сравнителният анализ е само един аналитичен инструмент, използван наред с други при прилагането на критерия за частния инвеститор по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, и че използването на този метод за анализ не може да освободи Комисията от задължението ѝ да извърши пълен анализ на всички релевантни обстоятелства по спорната сделка и нейния контекст. Комисията съответно може да отчете факта, че в рамките на определена сделка е била предвидима отрицателна възвръщаемост (вж. в този смисъл решение от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия, T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604, т. 44 и 45).

178 Следователно в разглеждания случай Комисията не е допуснала грешка, позовавайки се на отрицателната възвръщаемост от разглежданите договори, когато обсъжда въпроса дали сравнителният анализ е подходящ.

[…]

в) По оплакването, че сравнителният анализ би разкрил липсата на каквото и да било предимство, предоставено чрез договорите за маркетингови услуги и договорите за летищни услуги

228 Жалбоподателите се позовават на икономическите доклади и на други доказателства, находящи се в административната преписка, и твърдят, че сравнителният анализ показва, че договорът за маркетингови услуги и договорът за летищни услуги не са предоставили никакво икономическо предимство. От една страна, от редица икономически доклади било видно, че посочената в договора за маркетингови услуги цена съответствала на пазарната цена, плащана на AMS от частните клиенти, или на пазарната цена, плащана от частни клиенти за сравними услуги, доставяни от други доставчици на услуги. От друга страна, проучването от 31 август 2011 г. показвало, че плащаните от Ryanair на летище По летищни такси били в размер, който съответства на този на таксите, които му били предложени при сходни обстоятелства от притежаващ летище оператор в условията на пазарна икономика.

229 В това отношение, както отбелязва Комисията, трябва да се подчертае, че доводът на жалбоподателите, основаващ се на посочените икономически доклади и проучването от 31 август 2011 г., е неотносим, тъй като отправна точка в него е погрешното виждане, че маркетинговите услуги и летищните услуги са отделни и самостоятелни, при положение че, що се отнася до разглежданите договори, за всеки договор за маркетингови услуги, този договор и съответният договор за летищни услуги трябва да се анализират като една-единствена мярка, за да се определи дали предоставят предимство (вж. т. 165—170 по-горе).

230 Що се отнася до договорите за маркетингови услуги, трябва да се припомни неотчитането във въпросните икономически доклади на обстоятелството, че маркетинговите услуги на AMS са получени от летище По, за да се популяризира експлоатацията на въздушните маршрути, осигурявани от Ryanair. Така, в два икономически доклада се сравняват цените за рекламни пространства и за маркетинг на интернет сайта на Ryanair с цените, фактурирани от сайтовете на други авиокомпании или други интернет сайтове за пътуване, за реклами в интернет. Също така, в друг икономически доклад се сравняват цените, посочени в тарифните таблици на AMS, с цените в тарифните таблици за рекламни услуги на широка гама други европейски интернет сайтове за пътуване. В докладите по-специално не се твърди, че рекламодателите на другите интернет сайтове за пътуване са сравними с летищата, които купуват маркетингови услуги, свързани с услугите по въздушен транспорт на дадена авиокомпания.

231 Освен това във въпросните икономически доклади — отправна точка в които е хипотезата, че маркетинговите услуги и летищните услуги са отделни и самостоятелни — изобщо не се прави опит за оспорване на анализа на Комисията, съгласно който договорите за маркетингови услуги са неотделими от договорите за летищни услуги и от услугите по въздушен транспорт, които са предмет на тези договори. Ето защо жалбоподателите не могат да се позовават на посочените икономически доклади, за да оборят тази анализ.

232 Що се отнася до примерите за договори за маркетингови услуги, по силата на които някои частни летища купуват услуги от AMS, достатъчно е да се констатира, че жалбоподателите не са доказали, че частните летища се намират в положение, сравнимо с това на летище По, когато сключват тези договори.

233 Що се отнася до договорите за летищни услуги, проучването от 31 август 2011 г. се ограничава до сравняване на летищните такси, наложени в летище По, с летищните такси, наложени в летищата за сравняване, без да се взема предвид съответният договор за маркетингови услуги, при положение че двата вида договори трябва да се считат за една-единствена мярка.

234 Следователно оплакването на жалбоподателите трябва да се отхвърли.

[…]

2. По втората част: допуснати грешки в преценката и непълнота на мотивите, що се отнася до анализа на допълнителната рентабилност

[…]

а) По неопределянето от Комисията на адекватна стойност на маркетинговите услуги на AMS в анализа на допълнителната рентабилност

250 Жалбоподателите твърдят, че Комисията е отнесла всички разходи, извършени по договорите за маркетингови услуги, към договорите за летищни услуги, твърдейки същевременно, че единствената полза, която ТПКПБ можела да очаква от договорите за маркетингови услуги, е увеличаване на трафика (в случая осигуряване на процент на запълване на полетите от 85 %),

докато трае експлоатацията на маршрутите от Ryanair, тъй като другите ползи били твърде несигурни, за да се отчитат при изчисляването на рентабилността на договорите. Комисията съответно разпределила всички разходи за маркетинговите услуги върху срока на действие на разглежданите договори, без да включва другите ползи от договорите за маркетингови услуги.

251 По-специално, на първо място, жалбоподателите твърдят, че ако няма доказателства за прекомерна цена, адекватната стойност на услуга, включително маркетингова или рекламна услуга, е пазарната цена. След като Комисията отчела платените от летище По на AMS суми при разходите в анализа си на допълнителната рентабилност, стойността на доставените от AMS услуги трябвало да се отчете при ползите и съответно да се стигне до нетен нулев резултат.

252 На второ място, жалбоподателите твърдят, че с договорите за маркетингови услуги не се е целяло осигуряване на висок процент на запълване за маршрутите на Ryanair. Летище По постигнало желаното равнище на трафик посредством договорите за летищни услуги, докато високите проценти на запълване на маршрутите били осигурявани от Ryanair благодарение на собствения му маркетинг, по-специално чрез обяви за ниски цени по избрани маршрути през краткосрочни периоди на чести интервали. Чрез маркетинга на AMS летище не можело да извърши тази работа за Ryanair.

253 На трето място, според жалбоподателите Комисията неправилно приема, че интернет сайтът на Ryanair може да бъде полезен само за популяризиране на маршрутите на Ryanair и може да предложи само маркетинг с краткосрочен ефект, тъй като не е толкова ефикасен, колкото група други интернет сайтове. Тя не анализирала представените от Ryanair доказателства, от които била видна голямата популярност на неговия интернет сайт, а просто приела, че този сайт не е ефикасен в сравнение с други интернет сайтове и че рекламите по телевизията и върху афишите щели да допаднат повече на потребителите.

254 Комисията съответно допуснала явна грешка в преценката и пропуснала да изложи мотиви, тъй като не определила адекватна стойност на маркетинговите услуги на AMS.

255 Комисията отхвърля доводите, изложени от жалбоподателите.

256 Най-напред, трябва да се отбележи, че с доводите си, изложени в подкрепа на настоящото оплакване, жалбоподателите оспорват начина, по който стойността на маркетинговите услуги е включена в анализа на допълнителната рентабилност при разглежданите договори.

257 В това отношение трябва да се отбележи, че в обжалваното решение Комисията анализира ползите, които оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ, може да очаква от договора за маркетингови услуги. По-специално тя констатира, че маркетинговите услуги могат да стимулират ползването на въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори. Тя добавя, че от този ефект се ползва не само авиокомпанията, но и летище По, тъй като за управителя на летището нарастването на броя на пътниците може да доведе до увеличаване на летищните и нелетищните приходи. От това тя заключава, че преценявайки интереса от сключване на разглежданите договори, оператор в условията на пазарна икономика може да вземе предвид този положителен ефект (съображения 332—335 от обжалваното решение). Комисията обаче отхвърля като твърде несигурни всички ползи от договора за маркетингови услуги извън въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори, и техния срок (съображения 337—358 от обжалваното решение). По-нататък, при анализа си на допълнителната рентабилност Комисията включва този възможен положителен ефект в процента на запълване, избран за маршрутите, за които се отнасят договорите (съображение 401 от обжалваното решение). Тя обаче включва сумите,

платени от ТПКПБ на AMS за покупката на маркетингови услуги, в разходите, които трябва да се извадят от допълнителните приходи, свързани със съответните въздушни маршрути (съображения 416 и 429 от обжалваното решение).

258 С оглед на гореизложеното съответно се налага изводът, че твърдението за недостатъчно мотивиране на обжалваното решение трябва да се отхвърли. Всъщност начинът, по който Комисията отчита стойността на осигуряваните от AMS маркетингови услуги в анализа на допълнителната рентабилност, ясно се вижда в обжалваното решение.

259 Освен това Комисията не е допуснала явна грешка в преценката.

260 Всъщност, на първо място, що се отнася до довода на жалбоподателите, с който те критикуват анализа на Комисията относно ползата от интернет сайта на Ryanair и който трябва да се разгледа преди другите доводи, от една страна, трябва да се подчертае, че като преценява трайността на положителния ефект от договора за маркетингови услуги, който оператор в условията на пазарна икономика би очаквал, Комисията не поставя под въпрос популярността на интернет сайта на Ryanair, така както е представена в изложените доказателства — що се отнася до броя на посещенията, преки или чрез търсачка — а проверява отражението му върху покупателното поведение на лицата, които току що са го посетили. Комисията по-специално счита за малко вероятно споменът, който ще остане у посетителите на интернет сайта на Ryanair от популяризирането на По и региона му като направление за пътуване, да се запази и да повлияе на покупките им на самолетни билети, след като изминат няколко седмици (съображение 341 от обжалваното решение).

261 Поради това твърдението на жалбоподателите, че Комисията не анализирала доказателствата, разкриващи популярността на интернет сайта на Ryanair, трябва да се отхвърли. Всъщност, както Комисията правилно посочва, популярността, с която се ползва този интернет сайт, не позволя да се направят изводи за очакваните дългосрочни последици, върху поведението на потребителите и трафика към летище По, от посещение на посветената на По страница на този интернет сайт, като се има предвид ограничената продължителност на такава реклама и почти пълното ѝ свеждане само до посветената на По страница на сайта, без да е видима навсякъде в този интернет сайт.

262 От друга страна, за да прецени ефекта върху поведението на потребителите, в съображение 341 от обжалваното решение Комисията приема, че рекламна кампания може да има траен ефект, когато дейностите по популяризиране се осъществяват с помощта на едно или няколко средства за реклама, на чието въздействие потребителите са изложени често в продължение на определен период. За примери тя дава рекламна кампания по масови телевизионни канали и радиостанции, на група от интернет сайтове или на поредица от рекламни билбордове, разположени на открито или на публични места, тъй като подобна кампания може да има такъв траен ефект върху потребителите, ако те имат пасивен и многократен достъп до тези средства. Тя обаче счита, че дейност по популяризиране, ограничена до няколко страници само на интернет сайта на Ryanair, е малко вероятно да има ефект, надхвърлящ значително продължителността на дейността по популяризиране. Според нея е малко вероятно у посетителите на интернет сайта на Ryanair да остане спомен от видяната реклама за По и региона му, който спомен да е траен и да може да повлияе на покупките им на самолетни билети, след като изминат няколко седмици. В това отношение в съображение 342 от обжалваното решение Комисията приема, че е вероятно посещението на въпросния интернет сайт да не е достатъчно често, за да може само по себе си да остави траен спомен у потребителя, че този сайт предлага промоция за дадена дестинация.

263 Следователно, за да прецени ефекта от маркетинговите услуги, Комисията се основава главно на разграничението между, от една страна, ефекта от кампаниите, на чието въздействие потребителите са излагани често, дори пасивно и многократно, и от друга страна, ефекта от

дейността по популяризиране на интернет сайта на Ryanair, сведена до определени страници в ограничен брой дни в петгодишен период и съответно лишена от траен ефект след срока на популяризирането.

264 Жалбоподателите твърдят, че в позицията на Комисията се пренебрегва изключително дългата продължителност на посещенията на интернет сайта на Ryanair и се подминава мнението на експертите по маркетинг, които са установили, че целенасочените маркетингови дейности спрямо възприемчиви потребители са по-ефикасни и рентабилни от нецеленасочените и пасивни такива спрямо масовия потребител. В този контекст те се позовават на два икономически доклада.

265 В това отношение трябва да се отбележи, че в съображение 342 от обжалваното решение Комисията обяснява и констатира, че популяризирането на региона на По на началната страница на интернет сайта на Ryanair се свежда само до връзка към посочен от ТПКПБ интернет сайт през ограничени и дори доста кратки като брой дни периоди, който изобщо не може има траен ефект след приключването на тези дейности по популяризиране. По-специално тя обяснява, че жалбоподателите не са се опитали да анализират, нито количествено да изразят облекчаващия ефект, който маркетингови услуги пораждат въз основа на договорите за маркетингови услуги за поведението на потребителите, и дългосрочното му отражение върху трафика на летището в По.

266 Макар в пасажите от въпросните икономически доклади най-общо да се обясняват предимствата на рекламата, насочена към възприемчиви потребители, по-специално чрез AMS, тези пасажи не позволяват по задоволителен начин да се направят изводи за реалния дългосрочен ефект от такава реклама върху покупателното поведение на посетителите на интернет сайта на Ryanair и върху използването на въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори.

267 Следователно жалбоподателите не успяват да докажат, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, приемайки в съображения 341 и 342 от обжалваното решение, че е малко вероятно достъпът до промоцията за направление По на интернет сайта на Ryanair да накара посетителите на този интернет сайт да купят билети от Ryanair за По, след като от достъпа изминат няколко седмици, или че популяризирането на този интернет сайт е могло да има ефект, надхвърлящ значително периода на дейността по популяризиране.

268 Ето защо трябва да се отхвърли твърдението на жалбоподателите, че Комисията неправилно приела, че популяризирането на интернет сайта на Ryanair има само краткосрочен ефект, който не надхвърля срока на действие на разглежданите договори или маршрутите, за които тези договори не се отнасят.

269 Следователно жалбоподателите не са успели да докажат, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, приемайки в съображение 344 от обжалваното решение, че макар да е възможно маркетинговите услуги да са стимулирали използването на маршрутите, за които се отнасят договорите за маркетингови услуги, през периода на извършване на тези услуги, много вероятно е този ефект да е бил нулев или пренебрежим след изтичане на този период или за други маршрути.

270 Поради идентични причини трябва да се отхвърли твърдението на жалбоподателите, че Комисията неправилно не проверила дали рекламата на интернет сайта на Ryanair е увеличила общата популярност на летище По с оглед на всички потенциални пътници на Ryanair и на дружествата, специализирани в търговията на дребно на летището.

271 Трябва съответно да се отхвърли твърдението на жалбоподателите, че Комисията неправилно преценила маркетинговия ефект от интернет сайта на Ryanair.

272 На второ място, що се отнася до твърдението, че тъй като стойността на маркетингови услуги е равна на пазарната цена, тази стойност компенсирала покупната цена на въпросните услуги като разход в анализа на допълнителната рентабилност, това твърдение означава да се приеме, че маркетинговите услуги и летищните услуги са отделни и самостоятелни услуги и че стойността на маркетингови услуги съответно трябва да се прецени независимо от експлоатацията от Ryanair на въздушните маршрути, за които се отнасят засягащите ги договори за летищни услуги.

273 Жалбоподателите впрочем не опровергават надлежно противния подход, възприет в обжалваното решение, съгласно който договорът за маркетингови услуги и договорът за летищни услуги са тясно свързани, тъй като маркетинговите услуги са замислени главно за популяризиране на въздушните маршрути (вж. т. 165—170 по-горе и т. 279 и 280 по-долу). При този подход Комисията не е допуснала грешка, приемайки покупната цена на маркетинговите услуги за допълнителен разход, който трябва да се приспадне от допълнителните приходи от въпросните въздушни маршрути.

274 Жалбоподателите също така не могат да опровергаят надлежно анализа на Комисията, съгласно който оператор в условията на пазарна икономика би счел всяка друга полза, различна от произтичащата от положителния ефект върху използването на въздушните маршрути, експлоатирани от Ryanair, като твърде несигурна, за да бъде отчитана количествено (вж. съображения 337—358 от обжалваното решение).

275 Всъщност, от една страна, Комисията констатира, че макар да е възможно маркетинговите услуги да са стимулирали използването на въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори, през срока им на действие, много вероятно е този ефект да е бил нулев или пренебрежим след изтичане на този период или за други маршрути (съображения 339—342 и 344 от обжалваното решение). Впрочем жалбоподателите не успяват да оспорят тази констатация (вж. т. 260—268 по-горе).

276 От друга страна, жалбоподателите не представят нищо, с което може да се опровергае анализът на Комисията, съгласно който двата метода, предложени от Ryanair в проучванията от 17 и 31 януари 2014 г. в хода на административното производство за преценка на ползите от договорите за маркетингови услуги извън въпросните въздушни маршрути и извън срока на експлоатация на тези въздушни маршрути, дават твърде несигурни и ненадеждни резултати (съображения 345—357 от обжалваното решение).

277 При това положение жалбоподателите не са доказали, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, основавайки анализа на допълнителната рентабилност върху хипотезата, че оператор в условията на пазарна икономика би отчел договора за маркетингови услуги само що се отнася до положителния ефект върху броя на пътниците, използващи осигурявания от Ryanair въздушен маршрут, и съответно върху извънредните допълнителни приходи, свързани с трафика на пътници по този маршрут, разглеждайки същевременно покупната цена на маркетинговите услуги, подлежаща на заплащане на AMS, като допълнителен разход за летище По, който трябва да се приспадне от допълнителните приходи, а не като компенсирана от стойността на маркетинговите услуги.

278 На трето място, трябва да се отхвърли твърдението на жалбоподателите, че Комисията неправилно приема, че с договора за маркетингови услуги се е целяло да се осигури висок процент на запълване за експлоатираните от Ryanair маршрути.

279 В това отношение, трябва да се отбележи, че въз основа на различни обстоятелства, които са свързани с договорите за маркетингови услуги и които са описани в съображения 292—304 от обжалваното решение, Комисията приема, че маркетинговите услуги са насочени конкретно към

лицата, които е възможно да използват транспортните услуги на Ryanair, и главната им цел е да популяризират тези услуги, а не — по принцип и неопределено —посещенията на По и региона му от туристи и хора, пътуващи с цел бизнес (съображение 305 от обжалваното решение).

280 Този анализ, в основата на който стои констатацията, че маркетингови услуги, предоставяни на управителите на летище По, са били адресирани към потенциалните пътници на Ryanair, които биха използвали обслужваните от тази авиокомпания въздушни маршрути към или от летище По, макар тези услуги да популяризират туристическите атракции и възможностите за бизнес в региона на По, трябва да бъде подкрепен. Тези услуги съответно се оказват тясно свързани с обслужваните от Ryanair въздушни маршрути.

281 Освен това популяризирането на въздушните маршрути на Ryanair чрез купуваните от AMS маркетингови услуги не е било пречка Ryanair само да осигури високи проценти на запълване чрез собственото си популяризиране.

282 На четвърто място, в писмената реплика жалбоподателите твърдят, че Комисията неправилно не е включила предимствата от маркетинговите услуги в анализа си на допълнителната рентабилност с довода, изтъкнат в съображение 379 от обжалваното решение, че оператор в условията на пазарна икономика щял да откаже сключването на сделка, зависеща от договора за маркетингови услуги и договора за летищни услуги, ако извършваните допълнителни разходи по тази сделка превишават допълнителните приходи в настояща стойност, дори ако цената, която трябва да се плати за тези услуги на пазара, е по-ниска или равна на пазарната цена.

283 Според жалбоподателите това твърдение на Комисията не отчита икономическата реалност. От една страна, частните дружества често инвестирали значителни суми в програми за разработване на марката им, понасяйки същевременно допълнителни загуби в началото или на изходна позиция. Целта не била да се получи възвръщаемост от инвестицията веднага, а да се получат ползи в дългосрочен план. Жалбоподателите се позовават на по-ранната практика на Комисията при вземане на решения, в която при анализа на допълнителната рентабилност се отчитали качествените и стратегическите цели на летището, надхвърлящи обикновения анализ на разходите и ползите. Приносът на маркетинга за имиджа на летището също бил отчетен в полза на този анализ. Жалбоподателите освен това препращат към параграф 66 от Насоките от 2014 г., където се предвижда, че при извършването на преценка на споразумения между летища и компании Комисията взема предвид също степента, в която може да се приеме, че споразуменията се вписват в рамките на цялостна стратегия на летищата, която трябва да ги направи рентабилни, поне в дългосрочен план. От друга страна, съгласно съдебната практика пределните загуби били съвместими с критерия за оператора в условията на пазарна икономика при липса на по-добра алтернатива. Възможно било отрицателна продажна цена да е съвместима с този критерии, освен ако няма други варианти, като например фалит, и ако съответно загубата е по-малка за държавата в качеството ѝ на продавач. Комисията впрочем неправилно оценила загубите, до които щяло да доведе затварянето на летището.

284 В това отношение най-напред трябва да се подчертае, че съгласно съдебната практика квалифицирането на мярка като държавна помощ не може да зависи от субективна преценка на Комисията и трябва да се извърши независимо на всякаква по-ранна административна практика на тази институция, дори да е установена (вж. решение от 3 юли 2014 г., Испания и др./Комисия, T-319/12 и T-321/12, непубликувано, EU:T:2014:604, т. 46 и цитираната съдебна практика).

285 Ето защо е безполезно да се анализира дали по-ранната практика на Комисията при вземане на решения, изтъкната от жалбоподателите, е доказана.

286 Твърдението на жалбоподателите обаче трябва обаче да се разгледа с оглед на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, така както този критерий произтича от член 107, параграф 1 ДФЕС.

287 В разглеждания случай в съображение 379 от обжалваното решение Комисията констатира, че хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност, няма да бъде склонен да купи маркетингови услуги, ако предвижда, че въпреки позитивния ефект от тези услуги за използването на съответните въздушни маршрути, извършваните по договорите допълнителни разходи надхвърлят допълнителните приходи в настояща стойност.

288 Впрочем, без да е необходимо произнасяне по въпроса дали предвид член 107, параграф 1 ДФЕС експлоатиращ летище оператор в условията на пазарна икономика би купил маркетингови услуги, понасяйки допълнителна загуба в нетна настояща стойност, трябва да се констатира, че при всички положения жалбоподателите не са доказали, че такъв оператор, действащ на мястото на ТПКПБ, в разглеждания случай би бил склонен да действа по този начин.

289 В случая жалбоподателите само най-общо твърдят, че частните дружества често инвестират значителни суми в разработване на марките си, понасяйки същевременно първоначални допълнителни загуби, без да получават възвращаемост от инвестицията веднага, с цел обаче да реализират ползи в дългосрочен план. Те не доказват, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, приемайки в съображения 345—357 от обжалваното решение, че ползите от договорите за маркетингови услуги извън въздушните маршрути, за които се отнасят договорите, и извън срока на експлоатация на тези въздушни маршрути са изключително несигурни и не могат да бъдат определени количествено със степен на надеждност, която оператор в условията на пазарна икономика би приел за достатъчна.

290 По-специално, жалбоподателите не представят нищо, с което може да се опровергае заключението на Комисията, че двата метода, предложени от Ryanair в проучванията от 17 и 31 януари 2014 г. в хода на административното производство — за да се оценят ползите от договорите за маркетингови услуги извън разглежданите въздушни маршрути и срока на експлоатация на последните, тоест бъдещите приходи, формирани по-специално чрез известността и имиджа на силна марка в резултат на маркетинговите услуги — дават твърде несигурни и твърде ненадеждни резултати (вж. съображения 347—350 и 353 от обжалваното решение).

291 Следователно жалбоподателите не са доказали, че оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на операторите на летище По, би счел, че маркетинговите услуги, купувани от AMS, са инвестиция, която може да осигури ползи в по-дългосрочен план.

292 Накрая, що се отнася до твърдението на жалбоподателите относно най-евтиното разрешение, трябва да се подчертае, че в обжалваното решение Комисията не е допуснала грешка, като констатира, че оператор в условията на пазарна икономика, поставен в положението на управител на летище По, би очаквал разглежданите договори да не са рентабилни. Ето защо, както правилно посочва Комисията, отказът разглежданите договори да бъдат сключени, би се оказал по-добра алтернатива за такъв оператор, тъй като тези договори са били с отрицателна допълнителната рентабилност и сключването им съответно би влошило финансовото положение на въпросното летище.

293 Следователно, дори да се допусне, че затварянето на летище По би довело до по-голяма загуба за неговия собственик, отколкото очакваната допълнителна загуба от привеждането в изпълнение на комбинацията от разглежданите договори, оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност и действащ в качеството на управител на посоченото летище, в разглеждания случай по-скоро би предпочел да се откаже от сключването на тези договори.

294 Ето защо твърдението на жалбоподателите трябва да се отхвърли.

295 С оглед на гореизложеното се налага изводът, че Комисията не е допуснала явна грешка в преценката при анализа на допълнителната рентабилност, като отчита само приходите, формирани от въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори, през предвидения в тези договори срок на действие, макар да отчита свързаните с договора за маркетингови услуги разходи, които би трябвало да се извършат изцяло по време на този период.

296 Следователно всички твърдения на жалбоподателите, че Комисията не е определила адекватна стойност на маркетинговите услуги на AMS, трябва да се отхвърлят.

297 Накрая, в писмената реплика жалбоподателите считат за неоснователно твърдението на Комисията в писмената защита, че оператор в условията на пазарна икономика не би бил склонен да плаща на клиента си в период, достигащ осем години, в очакване да си възстанови изразходваните суми през следващите години.

298 В това отношение жалбоподателите посочват, от една страна, че летищата са големи дългосрочни инфраструктурни проекти, при които инвестиционният хоризонт обхваща няколко десетилетия, и от друга страна, че според икономическата и финансовата литература рентабилността на дадена инвестиция не трябва непременно да се ограничава до очакваната нетна настояща стойност на бъдещите парични потоци, формирани от тази инвестиция, но също така може да включва стойността на стратегическите възможности. Оператор в условията на пазарна икономика можел да извърши губеща инвестиция в краткосрочен план, дори с нулева или отрицателна нетна настояща стойност, ако инвестицията има стратегическа стойност и осигурява на предприятието възможност да извърши по-рентабилни инвестиции в по-дългосрочен план, които биха компенсирали първоначалните загуби. Рекламна програма, водеща до загуби, можела да бъде стратегическа инвестиция, тъй като с нея се разработвала стойността на марката и така се увеличавала рентабилността на дружеството в дългосрочен план.

299 В това отношение, от една страна, Комисията не е допуснала явна грешка в преценката, приемайки, че оператор в условията на пазарна икономика, намиращ се в положението на управителя на летище По, не би разчитал на подновяване на разглежданите договори и съответно не бил приел да понесе загуби през предвидения в договорите срок на действие, предвиждайки да ги компенсира с бъдещите ползи (вж. т. 365—380 по-долу).

300 От друга страна, трябва да се отбележи, както Комисията посочва, че жалбоподателите не са доказали, че икономическата и финансовата литература, която се отнася за електрическия сектор и за инвестиционните капиталови проекти, е релевантна, за да се прецени поведението на управителя на летище По, когато той разкрива нов въздушен маршрут. Във всички случаи, що се отнася до разработването на стойността на марката в дългосрочен план чрез задействането на маркетингова програма, достатъчно е да се извърши препращане към точки 289 и 290 по-горе.

301 Ето защо твърдението на жалбоподателите и съответно цялото оплакване трябва да се отхвърлят.

б) По отхвърлянето на причините, поради които управителят на летище По взема решението да сключи договора за маркетингови услуги

302 Според жалбоподателите твърдението на Комисията в съображение 379 от обжалваното решение — че ръководен от перспективи за рентабилност оператор няма да е склонен да сключи договора за маркетингови услуги, ако предвижда, че извършваните по разглежданите договори допълнителни разходи надхвърлят допълнителните приходи — не отчита търговската

реалност. Частните дружества често инвестирали значителни суми за разработването на марките, макар да знаят, че ще понесат допълнителни загуби в началото. Целта им била не да се постигне незабавна инвестиционна възвръщаемост, а да се реализират ползи в дългосрочен план.

303 Жалбоподателите твърдят, че Комисията е пренебрегнала множество качествени и стратегически ползи, които ТПКПБ можела разумно да очаква от договорите за маркетингови услуги, а именно подобряване на имиджа на летище По и увеличаване на пазарната му стойност, диверсификация на авиокомпаниите и увеличаване на дела на влизащите пътници.

304 Жалбоподателите се позовават на съдебната практика, задължаваща Комисията при оценяването на спорните мерки да взема предвид всички релевантни обстоятелства, на по-ранната практика на Комисията при вземане на решения, свързана с мерки за помощ за летища и в която отделно от анализа на разходите и ползите се вземали предвид качествените и стратегическите цели, и на параграф 66 от Насоките от 2014 г. В писмената реплика те добавят, че при включване на предвидимите ползи в анализа допълнителните разходи няма да надхвърлят допълнителните приходи в настояща стойност.

305 Според Комисията условието за допълнителната рентабилност, предвидено в параграф 63 на Насоките от 2014 г., съгласно който споразумение, сключено между летище и авиокомпания, може да се счете за съответстващо на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, когато постепенно допринася — от гледна точка ex ante — за рентабилността на летището, и предвиденото в параграф 66 от същите насоки условие за отчитане на степента, в която споразумението може да се счита за част от цялостна стратегия на летището, която се очаква да го направи рентабилно поне в дългосрочен план, са кумулативни условия. Според Комисията, след като е констатирала, че всички разглеждани договори не отговарят на условието за допълнителната рентабилност, тя е могла да заключи, че никой от тези договори не отговаря на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, без да трябва да проверява другото кумулативно условие по параграф 66 от Насоките от 2014 г.

306 В това отношение най-напред трябва да се припомни, че според съдебната практика квалификацията на мярка като държавна помощ не може да зависи от субективна преценка на Комисията, поради което е безполезно да се проверява дали по-ранната практика на Комисията при вземане на решения, изтъкната от жалбоподателите, е установена (вж. т. 284 и 285 по-горе).

307 Трябва да се разгледа оплакването на жалбоподателите, че Комисията погрешно не взема предвид причините, поради които управителят на летище По взема решението да сключи договора за маркетингови услуги, с оглед на произтичащия от член 107, параграф 1 ДФЕС критерий за оператора в условията на пазарна икономика.

308 Трябва да се припомни, че когато прилага критерия за частния инвеститор, при оценяването на дадена мярка Комисията е длъжна да вземе предвид всички релевантни обстоятелства и контекста на мярката (вж. решение от 17 декември 2008 г., Ryanair/Комисия, T-196/04, EU:T:2008:585, т. 59 и цитираната съдебна практика).

309 В разглеждания случай в съображение 379 от обжалваното решение Комисията констатира, че хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност, не би бил склонен да купи маркетингови услуги, ако предвижда, че въпреки положителния ефект от тези услуги за използването на съответните въздушни маршрути, извършените по договорите допълнителни разходи надхвърлят допълнителните приходи в настояща стойност.

310 Без да е нужно произнасяне по виждането на Комисията, че споразумение, сключено между летище и авиокомпания и водещо до допълнителна загуба в нетна настояща стойност, не може да се счита за съответстващо на критерия за частния оператор в условията на пазарна икономика, тъй като било част от цялостна стратегия на летището, която се очаква да го направи рентабилно в дългосрочен план, във всички случаи трябва да се констатира, че поради изложените по-нататък причини в разглеждания случай жалбоподателите не са доказали, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката поради неотчитането на т.нар. качествени и стратегически предимства, изтъкнати от жалбоподателите.

311 На първо място, жалбоподателите се позовават по-специално на икономически доклад и на някои изявления на ТПКПБ в хода на административното производство и твърдят, че Комисията е трябвало да вземе предвид, че за ТПКПБ целта на договорите за маркетингови услуги е била популяризиране на летище По, по-специално сред потребителите от страните в другия край на осигуряваните от Ryanair въздушни маршрути, и увеличаване на известността и привлекателността на това летище. Рекламата била необходимост за регионалните летища. ТПКПБ можела разумно да очаква, че имиджът на летището и в крайна сметка пазарната му стойност за неговите собственици ще се подобрят.

312 В това отношение най-напред трябва да се констатира, че в обжалваното решение Комисията не оспорва полезността и дори необходимостта регионалните летища да изработват маркетингови стратегии.

313 Същевременно в обжалваното решение Комисията приема, че маркетинговите услуги на AMS не могат да подобрят имиджа на летище По в дългосрочен план. Жалбоподателите впрочем не представят нищо, което да показва, че в анализа на Комисията е допусната явна грешка в преценката в това отношение (вж. т. 260—268, 289 и 290 по-горе).

314 Освен това, както Комисията обяснява, от преписката следва, че в пасажите от икономическия доклад, на които се позовават жалбоподателите, не се уточнява какъв вид реклама от AMS е можела да осигури траен ефект, нито конкретно се посочва дали маркетинговите услуги на AMS, купувани от управителя на летище По, могат да окажат влияние върху поведението на клиентите и да подобрят имиджа на посоченото летище трайно след периода, обхванат от договорите за маркетингови услуги, или относно други въздушни маршрути, различни от експлоатираните от Ryanair с начална точка летище По. Освен това, както Комисията обяснява, за разлика от обжалваното решение в пасажите от въпросния доклад не се отчита точният обхват на посочените договори.

315 Поради това трябва да се отхвърли твърдението на жалбоподателите, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката във връзка с отчитането на желанието за подобряване на имиджа и съответно на пазарната стойност на летище По чрез договорите за маркетингови услуги.

316 На второ място, жалбоподателите твърдят, че ТПКПБ можела да очаква от договорите за маркетингови услуги да допринесат за диверсификацията на авиокомпаниите на летище По. Те се позовават на икономически доклад и обясняват, че демонстрираният успех на летище, направило реклама за собственото си популяризиране, може да насърчи други авиокомпании да включат това летище в своята програма. Жалбоподателите подчертават, че при започването на дейностите на Ryanair в По летището се обслужва главно от Air France и съответно в голяма степен зависи от тази авиокомпания, но тази роля постепенно е отслабена от високоскоростните железопътни маршрути. За летище По от търговска гледна точка било рационално да предостави така неизползвания капацитет на авиокомпания, която би му помогнала да стане по независимо от групата Air France.

317 Трябва обаче да се констатира, че жалбоподателите не успяват да докажат, че предоставяните от AMS маркетингови услуги са щели да позволят на оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ, да привлече други авиокомпании на летище По. Комисията констатира, по-специално в съображения 337—358 от обжалваното решение, че единствената сигурна полза, която такъв оператор може да очаква от договорите за маркетингови услуги, се изразява в увеличаване на броя на пътниците по маршрутите, експлоатирани от Ryanair. Тя обаче приема, че всякаква полза извън тези маршрути е твърде несигурна, за да бъде отчитана количествено. Жалбоподателите не представят нищо, с което да оспорят тази преценка на Комисията.

318 Освен това, както Комисията правилно посочва, макар да е възможно желанието за привличане на други авиокомпании, за да се запълни неизползваният капацитет на летище, да съставлява рационална икономическа стратегия, оператор в условията на пазарна икономика при обстоятелствата в разглеждания случай най-малкото би поискал появата на нова авиокомпания да не води до допълнителни разходи, надхвърлящи допълнителните приходи.

319 В отговор на твърдението, изложено от жалбоподателите в писмената реплика, че широката международната мрежа на Ryanair компенсира липсата на разпознаваемост на летище По в чужбина, Комисията правдоподобно обяснява, че пътниците от целия свят могат да стигнат до него чрез Air France, преминавайки през Париж (Франция), и че Ryanair е авиокомпания, която осигурява само директни полети „от точка до точка“ и която не предлага услуги по прекачване към други направления.

320 Ето защо оплакването на жалбоподателите, че Комисията допуснала явни грешки в преценката във връзка с предимството от диверсификацията на авиокомпаниите на летище По, трябва да се отхвърли.

321 На трето място, жалбоподателите твърдят, че Комисията не се е произнесла по въпроса дали целта на договорите за маркетингови услуги е увеличаване на дела на пътниците от другия край на маршрутите, отиващи в По („влизащи пътници“), в общия брой пътници, който дял Ryanair се ангажирало да осигури на летище По. Увеличаването на този дял в общия брой пътници на Ryanair на летището не било обвързано с увеличаването на общия брой пътници. Първото увеличаване се отнасяло за разделението между пътниците, идващи от региона, обслужван от летището („излизащи пътници“), и пътниците, идващи от другия край на маршрутите, отиващи в По („влизащи пътници“), докато второто увеличаване се отнасяло за абсолютните стойности. Целта за увеличаване на дела на „влизащите пътници“ заемала важно място в самите условия от договорите. Поради това, тъй като „влизащите пътници“ можело да формират по-високи неаеронавигационни приходи, отколкото „излизащите пътници“, имало опасност в анализа на допълнителната рентабилност на Комисията да се подцени равнището на неаеронавигационните приходи, които въпросното летище може разумно да очаква от тези договори.

322 В това отношение Комисията обяснява, че вместо делът на „влизащите пътници“ спрямо общия брой пътници, предвид трябва да се вземе абсолютният брой „влизащи пътници“, тъй като този фактор е важен за приходите, реализирани едновременно от Ryanair и ТПКПБ чрез летищните такси, които частично се основават на броя на пътниците, и чрез неаеронавигационните приходи. Освен това, тя посочва, че за разлика от дела на „влизащите пътници“ спрямо общия брой пътници абсолютният брой „влизащи пътници“ действително е свързан с увеличаването на общия брой пътници, тъй като последният представлява сборът от „влизащите пътници“ и „излизащите пътници“. Комисията също така обяснява, че отражението на договорите за маркетингови услуги върху абсолютния брой влизащи пътници, като подгрупа от общия брой пътници, по разглежданите маршрути е послужило за основа за прогнозната оценка на приходните потоци, формирани от летищните такси и неаеронавигационните приходи.

323 В отговор жалбоподателите посочват, че интересите на Ryanair и управителите на летище По не са еднакви, тъй като Ryanair осигурява абсолютния брой пътници и печели както от превозването на „влизащите пътници“, така и на „излизащите пътници“, докато интересът на летището е да следи този абсолютен брой да включва възможно най-голям брой влизащи пътници. Ето защо твърдението на Комисията, че абсолютният брой „влизащи пътници“ действително е свързан с увеличаването на общия брой пътници, представлявало неправилно обобщаване.

324 В това отношение, дори да се допусне, че абсолютният брой пътници и делът на „влизащите пътници“ не се намират задължително в непроменливо съотношение, трябва да се констатира, както Комисията посочва, че в обжалваното решение тя е извършила анализ на отражението на договорите за маркетингови услуги върху очакваните допълнителни приходи при прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика, използвайки за неаеронавигационни приходи подвижните средни тригодишни стойности на обичайните приходи на летище По с нанесени корекции, за да се отчете инфлацията, и при отчитане на процент на запълване от 85 % на полет, който е благоприятен за жалбоподателите (вж. съображения 401, 414 и 415 от обжалваното решение).

325 При това положение не може да се твърди, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, извършвайки анализ въз основа на общия брой „влизащи пътници“, без да нанесе корекции, отчитайки съотношението между „влизащи пътници“ и „излизащи пътници“, още повече че самият управител на летище По не е извършил оценка ex ante на бъдещите неаеронавигационни приходи, които се очаква да се формират от договорите за маркетингови услуги.

326 Поради това доводите на жалбоподателите относно ползите, свързани с увеличаването на входящия трафик, трябва да се отхвърлят.

327 С оглед на гореизложеното доводите на жалбоподателите относно отхвърлянето на причините, поради които летище По е взело решението да сключи договора за маркетингови услуги, трябва да се отхвърлят.

в) По отхвърлянето на възможността част от маркетинговите услуги да са купени в общ интерес

328 Жалбоподателите твърдят, че Комисията неправилно отхвърля възможността част от маркетинговите услуги да са купени в общ интерес. В това отношение те критикуват позицията на Комисията, изразена в съображение 324 от обжалваното решение, съгласно която публичен субект не може да счете, че покупката на маркетингови услуги, осигуряващи популяризиране на дейности на точно определени предприятия, е част от собствените задачи на публичен субект, изразяващи се в насърчаване на местното развитие, и поради това да заобиколи член 107, параграф 1 ДФЕС. Тази позиция не отчитала обстоятелството, че с маркетинга, извършван на интернет сайта на Ryanair в изпълнение на договорите за маркетингови услуги, се целяло популяризиране на региона на По, а не на услугите по въздушен транспорт на Ryanair. С тази позиция на Комисията също така се въвеждала обща забрана публичноправни субекти да купуват маркетингови услуги от предприятия, извършващи други услуги на местно равнище, независимо от съдържанието на маркетинговите услуги и прилагането на пазарната цена.

329 Комисията отхвърля доводите на жалбоподателите.

330 Най-напред трябва да се констатира, че в съображения 323 и 324 от обжалваното решение Комисията анализира маркетинговите услуги от гледна точка на оператора на летище По, действащ в качеството на субект, на който е възложена задача от общ интерес. Всъщност Комисията обсъжда въпроса дали — ако се допусне, че поведението на оператора на летище По

трябва да се прецени с оглед на ролята му на публичен субект, на който е възложена задача от общ интерес, в случая развитието на По и неговия регион, а не с оглед на качеството му на управител на летище — е възможно да се приеме, че конкретните маркетингови услуги в случая отговарят на действителните нужди на публичен купувач (съображения 315, 316 и 322 от обжалваното решение).

331 В този контекст в съображение 323 от обжалваното решение Комисията приема, че макар да не може да се изключи възможността при изпълнение на задачата си за икономическо развитие на региона на По ТПКПБ да изпитва нужда да прибягва до търговски услуги, за да осъществи действия за популяризиране на територията, маркетинговите услуги на AMS все пак се отнасят за дейност по популяризиране, насочена към търговската дейност на две много добре определени предприятия, а именно Ryanair и управителя на летище По. В съображение 324 от обжалваното решение тя добавя, че да се позволи на субект, натоварен с местното икономическо развитие, да купува маркетингови услуги, с които се цели основно популяризиране на продуктите или услугите на определени установени в региона предприятия, тъй като тези услуги насърчавали местното икономическо развитие, без тези мерки да са държавни помощи, би означавало член 107, параграф 1 ДФЕС да се заобиколи. От това в съображение 325 от обжалваното решение Комисията заключава, че маркетинговите услуги, купени от управителя на летище По, не могат да се считат за отговарящи на действителна нужда.

332 Твърдението на жалбоподателите, че с маркетинговите услуги се целяло популяризиране на региона, а не на услугите по въздушен транспорт на Ryanair, не може да се приеме. Всъщност съгласно точки 165—170, 279 и 280 по-горе Комисията не е допуснала грешка, приемайки, че различните договори за маркетингови услуги са тясно свързани с услугите по въздушен транспорт на Ryanair и че без изобщо да са замислени с цел увеличаване — по принцип и неопределено — на посещенията на По и региона му от туристи и хора, пътуващи с цел бизнес, маркетинговите услуги са насочени конкретно към лицата, които е възможно да използват услугите по въздушен транспорт на Ryanair, и основната им цел е популяризирането на тези услуги (вж. по-специално съображения 292—305 от обжалваното решение).

333 Тази констатация не може да се обори с обстоятелството, че след запознаване с проучване на ТПКПБ регионалните власти са осъзнали икономическите предимствата от притока на посетители в региона и че една от задачите им е била популяризирането на региона. Жалбоподателите освен това не представят нищо, с което може да се оспори констатацията на Комисията.

334 Накрая, не може да се приеме твърдението на жалбоподателите, че с позицията на Комисията, изразена в съображения 323 и 324 от обжалваното решение, се въвежда твърде широка забрана при покупките на маркетингови услуги от публични органи. Всъщност посоченият от Комисията проблем в тези съображения е възможността купените от публичен субект маркетингови услуги да служат като инструмент, чиято цел основно е популяризирането на полетите на Ryanair в направление към летище По. Следователно, противно на твърденията на жалбоподателите, Комисията няма предвид покупките на маркетингови услуги от дружество, извършващо други услуги на местно равнище, независимо от съдържанието на маркетинговите услуги.

335 Поради това доводите на жалбоподателите трябва да се отхвърлят.

г) По преценката на сключените с AMS договори, без да се отчита гледната точка на оператор в условията на пазарна икономика, който е собственик на летището, различна от гледната точка на оператор в условията на пазарна икономика, който е оператор на летището

336 Жалбоподателите твърдят, че Комисията погрешно не разглежда ТПКПБ и съвместното обединение като оператори в условията на пазарна икономика с отделни, макар и тясно свързани интереси, а именно съответно тези на управител и тези на собственик на летище По. В анализа си на договорите за маркетингови услуги тя по-специално не включила съвместното обединение, въпреки че ТПКПБ била длъжна да му върне летището и активите, свързани с интелектуална собственост, включително имиджа на марката, при предстоящото изтичане на срока на договора за концесия, предвидено за 31 декември 2015 г. Разумно било съвместното обединение да придаде по-голямо стойност на имиджа на марката и стойността в дългосрочен план на летището, докато интересите на ТПКПБ трябвало да се преценят по-скоро предвид предстоящото изтичане на срока на концесията, макар ТПКПБ да целяла да максимизира стойността на летището и съответно да докаже своите умения, така че концесията да ѝ бъде възложена отново.

337 В това отношение трябва да се припомни, че при прилагането на критерия за частния инвеститор е необходимо търговската сделка да се разглежда в нейната цялост. При преценката на спорните мерки Комисията всъщност е длъжна да отчита всички релевантни обстоятелства и техния контекст (вж. решение от 17 декември 2008 г., Ryanair/Комисия, T-196/04, EU:T:2008:585, т. 59 и цитираната съдебна практика), включително отнасящите се до положението на органа или органите, от които изхождат спорните мерки.

338 В разглеждания случай, дори да се допусне, че задължението на ТПКПБ да върне имуществото на летището в отлично състояние, обхваща имиджа на марката на летище По, веднага трябва да се констатира, че договорите за маркетингови услуги са сключени единствено от ТПКПБ, която е управителят на летището, а не от собственика на последното.

339 Освен това съгласно обжалваното решение договорите за маркетингови услуги не са можели да имат траен ефект за имиджа на марката и популярността на летище По след изтичането на срока им на действие (вж. съображения 345—353 от обжалваното решение) и никой от тези договори не остава в сила след 1 април 2011 г. При това положение, както правилно подчертава Комисията, тези договори не са можели да имат пряко отражение върху положението на съвместното обединение, което е трябвало да си върне владението на летището не по-рано от 31 декември 2015 г.

340 Следователно Комисията не е допуснала явна грешка в преценката, прилагайки критерия за оператора в условията на пазарна икономика към договорите за летищни услуги, без да взема отношение по интереса на съвместното обединение от това летище По да му се върне на 31 декември 2015 г., а именно над четири години след изтичането на срока на действие на договорите за маркетингови услуги.

[…]

е) По прилагането на твърде кратък времеви хоризонт, определен от Комисията при анализа относно оператора в условията на пазарна икономика

365 Жалбоподателите твърдят, че тъй като се ограничила до срока на действие на всеки от разглежданите договори, Комисията използвала твърде кратък времеви хоризонт при прилагането на критерия за оператора в условията на пазарна икономика.

366 В това отношение, на първо място, те твърдят, че възприетият от Комисията подход се оборва от търговската реалност на големите летища, за които често нямат никакви поети ангажименти от страна на авиокомпаниите и които функционират въз основа на общи търговски условия, позволяващи на тези компании да преустановят незабавно дейностите си на летището. Бизнеспланове на летищата се изготвяли за няколко десетилетия, а планировките на приходи и разходи се основавали на разумен анализ на капацитета на летището без наличие на какъвто и да било договорен ангажимент от страна на авиокомпаниите. Бизнеспланове в краткосрочен план, основаващи се на срока на действие на всеки отделен договор, както ги вижда Комисията, вероятно щели да доведат до отрицателни резултати.

367 На второ място, според жалбоподателите Комисията неправилно приема, че оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на подновяване на разглежданите договори след изтичането им, нито пък би пренебрегнал факта, че нискотарифните авиокомпании като Ryanair са известни с много динамичното разгръщане на своите дейности. От една страна, рационално управляваните летища се стремели да влязат в дългосрочни търговски взаимоотношения с авиокомпаниите доста отвъд срока на първоначалното споразумение. Оператор в условията на пазарна икономика щял да бъде склонен да поеме рискове и да сключи сделки, които в определен първоначален период водят до загуби, очаквайки разгръщане на дейността и подновяване на договора. За Ryanair ангажиментът да разкрие нов въздушен маршрут, бил само оправдан риск в очакване на дългосрочно търговско взаимоотношение и това се потвърждавало от специалните клаузи в договора за летищни услуги. От друга страна, повечето от летищата, преговарящи с Ryanair, очаквали търговските им отношения да продължат след срока на действие на първоначалното споразумение. Така, обичайният профил на търговските взаимоотношения на Ryanair с летищата показвал, че тези взаимоотношения се развиват в дългосрочен план и като цяло надхвърлят петгодишния хоризонт. Освен това, тъй като жалбоподателите и ТПКПБ сключили поредица от договори за летищни услуги и договори за маркетингови услуги — първия през 2003 г., а последния през 2010 г. — оператор в условията на пазарна икономика щял да очаква най-късно през 2005 г. да бъде изградено дългосрочно търговско сътрудничество, надхвърлящо първоначалния срок на действие на съответните договори.

368 Комисията иска доводите на жалбоподателите да бъдат отхвърлени.

369 Съдебната практика (вж. т. 140 по-горе) изисква да се провери дали Комисията не е допуснала грешка, приемайки, че оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ, би преценил интереса от сключване на всеки от разглежданите договори, като използва времеви хоризонт, сведен до срока на действие на разглежданите договори.

370 Поведението на оператор в условията на пазарна икономика се ръководи от перспективи за рентабилност в по-дългосрочен план (решение от 21 март 1991 г., Италия/Комисия, C-305/89, EU:C:1991:142, т. 20). Такъв оператор, търсещ максимизиране на ползите си, е склонен да поеме претеглени рискове при определянето на подходящата възвръщаемост, която трябва да очаква от инвестицията си.

371 В разглеждания случай в обжалваното решение Комисията приема, че преценявайки интереса от сключване на договор за летищни услуги или договор за маркетингови услуги, оператор в условията на пазарна икономика би избрал като времеви хоризонт за оценката си срока на действие на въпросните договори (съображение 393 от обжалваното решение). Тя приема също, че оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на подновяването на тези договори след изтичането на срока им при същите или при различни условия, още повече че нискотарифните авиокомпании като Ryanair са известни с много динамичната промяна на дейността си, що се отнася до разкриване и закриване на въздушни маршрути или увеличаване и намаляване на честотата на полетите. Поради това Комисията приема, че всяко подновяване

на договорите е далечна бъдеща и твърде несигурна перспектива, за да може оператор в условията на пазарна икономика да основе на нея разумни икономически решения (съображения 393 и 394 от обжалваното решение).

372 Освен това е безспорно, че договорите за летищни услуги и договорите за маркетингови услуги са сключени за определени периоди. Безспорно е също, както посочва Комисията, без жалбоподателите да ѝ възразяват, че към момента на сключване на всеки от разглежданите договори с жалбоподателите ТПКПБ не е изготвяла никакъв бизнес план и не е извършвала никакъв анализ на допълнителната рентабилност, където да се преценяват ангажиментите, поети от летище По спрямо жалбоподателите.

373 В този контекст Комисията не е допуснала грешка, приемайки, че оператор в условията на пазарна икономика би преценил рентабилността на договорите с оглед на очакваните приходи и разходи за периода на прилагането им.

374 Комисията също така не е допуснала явна грешка в преценката, приемайки че за управител на летище е твърде трудно да прецени каква е вероятността авиокомпания да поиска да продължи експлоатацията на въздушен маршрут след изтичане на срока, за който се е ангажирала в договора за летищни услуги, като се има предвид, че авиокомпаниите, по-специално нискотарифните, са показали, че управляват много динамично разкриването и закриването на маршрути (вж. съображения 355 и 394 от обжалваното решение). При това положение Комисията не е допуснала грешка, приемайки, че нормално предпазлив и грижлив оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ, не би разчитал на желанието на Ryanair да продължи експлоатацията на съответния въздушен маршрут след изтичането на срока на договора.

375 Противно на твърденията на жалбоподателите, предвиждането при сключването на споразумението от 2003 г. и на ДМУ от 2005 г. на възможност за продължаване за допълнителни петгодишни периоди само по себе си не позволява да се приеме, че още към момента на сключването на договорите оператор в условията на пазарна икономика би разчитал на подновяване на разглежданите въздушни маршрути. Освен това, както Комисията посочва, без жалбоподателите да ѝ възразяват, трябва да се отбележи, че Ryanair е можело да преустанови обслужването на предвидения въздушен маршрут относително лесно преди изтичането на договора срещу заплащане на неустойки.

376 Действително е възможно нормално предпазлив и грижлив оператор в условията на пазарна икономика да е склонен да поеме търговски риск, сключвайки споразумение, което води до загуби през целия му предвиден срок на действие, с оглед на реалната перспектива да поднови споразумението и съответно да си осигури бъдещи ползи, компенсиращи загубите. Това поведение, насочено към рентабилност в дългосрочен план, може да е израз на икономическа рационалност. Същевременно от гореизложеното следва, че Комисията не е допуснала явна грешка в преценката, приемайки, че в разглеждания случай такъв оператор не би разчитал на подновяване на договора след изтичане на срока му. Освен това трябва да се припомни, че жалбоподателите не са доказали допускането от Комисията на явна грешка в преценката, тъй като е приела, че оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ, би счел, че освен възможния положителен ефект от маркетинговите услуги върху броя на пътниците, използващи маршрутите, за които се отнасят разглежданите договори, за срока на експлоатация на тези въздушни маршрути, другите евентуални ползи в по-дългосрочен план са твърде несигурни, за да се отчитат количествено (вж. т. 260— 270, 276 и 290 по-горе).

377 Що се отнася до сключването от жалбоподателите и ТПКПБ на поредица от договори и допълнителни споразумения между 2003 г. и 2010 г., трябва да се подчертае, че всички те са сключени за определен срок по-специално когато с тях се е целяло разкриване на нови въздушни маршрути. При това положение Комисията не е допуснала явна грешка в преценката,

приемайки, че оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ, не би разчитал на желанието на Ryanair да продължи експлоатацията на маршрут след изтичането на договора или допълнителното споразумение.

378 Накрая, представените от Ryanair доказателства с цел да докаже, че средната продължителност на търговските взаимоотношения между него и летищата, на които извършва дейност, надхвърля пет години, не позволяват да се установи продължителността на въздушните маршрути от или към летище По. Всъщност, както Комисията правилно обяснява, общата продължителност на търговските взаимоотношения между Ryanair и посочените летища не гарантира дълготрайността на другите индивидуални маршрути. Освен това поведението на оператор в условията на пазарна икономика трябва да се прецени, като последният се постави във възможно най-близко положение до това на управителя на летище По. Както Комисията правилно отбелязва, запазването на дейността на Ryanair на дадено летище зависи от конкретното положение на въпросното летище и от специфичните условия, които се предлагат на него.

379 Представените от Ryanair доказателства за средната продължителност на търговските му взаимоотношения с летищата, на които има дейност, също не оборват направената от Комисията констатация, че нискотарифните авиокомпании са известни с динамичната промяна на дейността си както при разкриване и закриване на въздушни маршрути, така и при увеличаване и намаляване на честотата на полетите. С тези доказателства най-много може да се докаже дълготрайността на някои индивидуални маршрути.

380 Поради това упрекът на жалбоподателите, че при анализа си на допълнителната рентабилност Комисията е свела проекцията си във времето до срока на действие на договорите, трябва да се отхвърли.

ж) По твърдението, че Комисията неправилно основала преценката си на въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори

381 Жалбоподателите твърдят, че Комисията неправилно основала преценката си единствено на маршрутите, за които се отнасят разглежданите договори.

382 В това отношение те твърдят, че Ryanair действително увеличава броя на въздушните маршрути през 2003 г. до три маршрута през 2008 г. в съответствие с разумните очаквания, които може да има оператор в условията на пазарна икономика през предходните години. Тази перспектива намирала отражение и в ангажимента, поет от Ryanair в споразумението от 2003 г. и ДМУ от 2005 г., да разработи допълнителни маршрути и полети. Освен това развитието на дейностите в По съответствало на общото увеличаване на дейностите на Ryanair на други френски летища. Оператор в условията на пазарна икономика съответно щял да счете за много вероятно броят и честотата на маршрутите на Ryanair да се увеличат до изтичането на първите пет години.

383 Комисията иска доводите на жалбоподателите да бъдат отхвърлени.

384 В съответствие със съдебната практика (вж. т. 140 по-горе) трябва да се провери дали при анализа на допълнителната рентабилност Комисията е допуснала грешка, приемайки, че оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на управителя но летище По, би преценил интереса от сключване на разглежданите договори, вземайки предвид само въздушните маршрути, за които се отнасят посочените договори.

385 Най-напред трябва да се приеме за безспорно, че Комисията основава собствения си анализ на допълнителната рентабилност на въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори и допълнителни споразумения.

386 В това отношение трябва да се отбележи, че според Комисията —без жалбоподателите да ѝ възразяват — макар в някои договори да се посочват въздушни маршрути, различни от обхванатите от разглежданите договори, тези формулировки винаги са включени в клауза за полагане на максимални усилия.

387 Освен това Комисията обяснява — без жалбоподателите да ѝ възразяват — че разкриването на нови въздушни маршрути винаги е било обвързано със сключване на нови договори, а за ТПКПБ — с нови по-големи плащания за маркетингови услуги, и съответно за оператор в условията на пазарна икономика то не е можело да се придружава от надеждата, че рентабилността на летище По ще се подобри.

388 Освен това, трябва да се припомни, че представените от Ryanair доказателства, показващи, че големият брой летища, които то обслужва във Франция, позволява да се осигуряват редица въздушни маршрути, не могат да имат решаващо значение, тъй като поведението на оператор в условията на пазарна икономика трябва да се прецени чрез поставяне на последния във възможно най-близко положение до това на управителя на летище По.

389 Що се отнася до твърдението на жалбоподателите, че Комисията не отчела положителното отражение на икономиите от мащаба, произтичащи от нарастването на броя на пътниците, върху допълнителните разходи и неаеронавигационните приходи на летище По, трябва да се отбележи уточнението на Комисията — без жалбоподателите да ѝ възразяват — че френските власти не са отбелязали никакви икономии от мащаба, нито пък са се опитвали да им дават количествено изражение, че никакъв бизнес план не е бил изготвен от летище По преди сключването на договорите и че икономиите от мащаба, реализирани от това летище, са произтичали главно от дейността на Air France. Доказателствата, представени от жалбоподателите за увеличаването на икономиите от мащаба в зависимост от увеличаването на броя на пътниците и от размера на летищата, не поставят под въпрос дадените разяснения от Комисията. Освен това, както Комисията правилно посочва, сама по себе си възможността сключването на договор да увеличи броя на пътниците на дадено летище, не е достатъчна за приемането от оператор в условията на пазарна икономика на такова сключване, независимо от условията, с които е обвързано.

390 С оглед на гореизложеното Комисията не е допуснала явна грешка в преценката, приемайки, че съобразителен оператор в условията на пазарна икономика, намиращ се в положението на ТПКПБ, не би основал преценката си на рентабилността на перспективата за евентуален допълнителен въздушен маршрут.

з) По твърдението, че Комисията погрешно не отчела по-широките ползи, извлечени от летище По от взаимоотношенията му с Ryanair

391 Според жалбоподателите в анализа си на допълнителната рентабилност Комисията погрешно не отчела положителните мрежови последици, които оператор в условията на пазарна икономика можел да очаква от дейностите на Ryanair на летище По, нито последиците в по-дългосрочен план от маркетинговите услуги на AMS. По-високият брой ползватели на летище По поради присъствието на Ryanair щял да увеличи привлекателността на летището и да създаде възможности за разкриване на нови маршрути и за поява на други авиокомпании и търговци.

392 В това отношение, както посочва Комисията, трябва да се отбележи, че понятието за външни мрежови фактори, изтъкнато от жалбоподателите, е свързано с перспективата за по-голям брой пътници.

393 От гореизложеното впрочем следва, че Комисията не е допуснала грешка, приемайки, че съобразителен оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на ТПКПБ, не би разчитал на възможността търговските му взаимоотношения с Ryanair да надхвърлят експлоатацията на въздушните маршрути, за които се отнасят разглежданите договори. Поради това трябва да се приеме, че оператор, действащ като нормално предпазлив и грижлив управител на летище, не би извършил изчисленията си на приходите и разходите въз основа на по-голям брой пътници, произтичащ от увеличена честота на полетите по съществуващите въздушни маршрути или от разкриване на допълнителни маршрути от Ryanair.

394 Аналогично, рационален оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на появата на други авиокомпании или търговци на летището отвъд срока на действие на сключените с Ryanair договори и допълнителни споразумения.

395 При това положение Комисията не е допуснала явна грешка в преценката, неотчитайки последиците от твърде несигурни мрежови последици.

396 Третото основание съответно трябва да се отхвърли.

Г. По четвъртото основание: нарушение на член 107, параграф 1 ДФЕС, тъй като Комисията не доказала, че условието за избирателност е изпълнено

397 Жалбоподателите се позовават на решение от 9 септември 2014 г., Hansestadt Lübeck/Комисия (T-461/12, EU:T:2014:758) и твърдят, че Комисията не е доказала получаването от тяхна страна на избирателно предимство, тъй като не всички мерки по договорите били непременно избирателни. Комисията по-специално не проверила дали същите предимствата са били предложени на другите ползватели, настоящи или потенциални, на летище По.

398 В това отношение трябва да се припомни, че в член 107, параграф 1 ДФЕС се забраняват помощите, водещи до „поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки“, тоест избирателните помощи (решение от 14 януари 2015 г., Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, т. 54).

399 Важно е да се припомни също, че изискването за избирателност, което произтича от член 107, параграф 1 ДФЕС, трябва да бъде ясно разграничено от едновременното установяване на икономическо предимство, така че когато Комисията установява наличието на предимство в широк смисъл, което произтича пряко или косвено от дадена мярка, тя е длъжна да докаже освен това, че посоченото предимство е в полза конкретно на едно или повече предприятия. За да направи това, тя трябва да докаже по-специално че разглежданата мярка въвежда разграничения между предприятията, намиращи се в сходно положение от гледна точка на преследваната цел. Следователно е необходимо предимството да е предоставено по избирателен начин и да може да постави определени предприятия в по-благоприятно положение в сравнение с други (решения от 4 юни 2015 г., Комисия/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, т. 59 и от 30 юни 2016 г., Белгия/Комисия, C-270/15 P, EU:C:2016:489, т. 48).

400 Трябва същевременно да се отбележи, че изискването за избирателност е различно според това дали разглежданата мярка е предвидена като обща схема за помощ, или като индивидуална помощ. В последния случай идентифицирането на икономическото предимство позволява по принцип да се предположи неговата избирателност. Напротив, когато се разглежда общ режим на помощи, е необходимо да се установи дали въпреки констатацията, че предоставя предимство на общо основание, въпросната мярка прави това изключително в полза на определени предприятия или определени области на дейност (вж. в този смисъл решения от 4 юни 2015 г., Комисия/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, т. 60 и от 30 юни 2016 г., Белгия/Комисия, C-270/15 P, EU:C:2016:489, т. 49).

401 В случая разглежданите договори, анализирани в обжалваното решение, трябва да се разглеждат като съдържащи индивидуална помощ.

402 Всъщност в съображение 432 от обжалваното решение Комисията констатира, че предоставеното на жалбоподателите предимство е избирателно, тъй като произтича от специфични за Ryanair или AMS договорни разпоредби.

403 Тази констатация трябва да се подкрепи. Разглежданите договори за летищни услуги и съответните договори за маркетингови услуги, които трябва да се разглеждат като една-единствена мярка (вж. т. 165—174 по-горе, и по-специално т. 172), съдържат индивидуални условия, договорени между страните. В тях се уточняват, от една страна, въздушните маршрути, които трябва да се осигуряват от Ryanair, и летищните услуги, които ТПКПБ трябва да доставя на Ryanair, и от друга страна, маркетинговите услуги, които AMS се задължава да доставя на летище По. В тях подробно се определят летищните такси и възнаграждението за маркетинговите услуги, подлежащи на заплащане от жалбоподателите и ТПКПБ. По-специално, от обжалваното решение следва, че възнаграждението за маркетинговите услуги, така както е договорено между ТПКПБ и жалбоподателите, формира значителна част от допълнителните разходи и съответно е важен елемент, допринасящ за предвидимия отрицателен допълнителен поток (приходи минус разходи), който съставлява предимството в полза на жалбоподателите (вж. съображения 416 и 417, и таблици 7—11 към обжалваното решение). Макар регулираните летищни такси по принцип да са приложими за всички авиокомпании, ползващи летище По, възнаграждението за маркетинговите услуги е било специфично за взаимоотношенията между ТПКПБ и жалбоподателите.

404 При това положение разглежданите договори са избирателни, тъй като съдържат специфични условия, договорени между летище По и жалбоподателите, и предоставят предимство в полза на последните.

405 Не е необходимо съответно да се проверява дали разглежданите договори предоставят предимства на жалбоподателите спрямо други оператори, които са в сходно фактическо и правно положение (вж. в този смисъл решение от 26 февруари 2015 г., Orange/Комисия, T-385/12, непубликувано, EU:T:2015:117, т. 52).

406 Всъщност, критерият за сравнението на бенефициера с други оператори, които са в сходно фактическо и правно положение от гледна точка на преследваната с мярката цел, се базира на — и е обоснован при — преценката дали мерки с потенциално общо приложение са избирателни. Такъв критерий следователно е ирелевантен, когато, както в случая, трябва да се прецени избирателността на ad hoc мярка, която засяга само едно предприятие и която цели да измени някои специфични за него конкурентни ограничения (решения от 26 октомври 2016 г., Orange/Комисия, C-211/15 P, EU:C:2016:798, т. 53 и 54 и от 26 февруари 2015 г., Orange/Комисия, T-385/12, непубликувано, EU:T:2015:117, т. 53).

407 Що се отнася до решение от 9 септември 2014 г., Hansestadt Lübeck/Комисия (T-461/12, EU:T:2014:758), трябва да се отбележи че то не е релевантно в разглеждания случай, тъй като се отнася за мярка, която се прилага за съвкупност от икономически оператори и анализът на чиято избирателност е трябвало да се извърши в рамките на съответния правен режим, за да се прецени дали в тези рамки въпросната мярка представлява предимство за някои предприятия в сравнение с други, които с оглед на преследваната с този правен режим цел се намират в сходно фактическо и правно положение (решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, т. 53 и 54), което не е така в настоящия случай, по-специално предвид възнаграждението за маркетинговите услуги, специално договорено между летище По и жалбоподателите въз основа на тарифната таблица на AMS.

408 Следователно четвъртото основание и цялата жалба трябва да се отхвърлят.

409 Жалбата трябва да се отхвърли изцяло, без да е необходимо произнасяне по искането на жалбоподателите за разпореждане на организационни действия, доколкото то се отнася за действия, различни от вече разпоредените.

IV. По съдебните разноски

410 Съгласно член 134, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. Тъй като жалбоподателите са загубили делото, те следва да бъдат осъдени да понесат наред с направените от тях съдебни разноски и тези на Комисията в съответствие с нейните искания.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (шести разширен състав)

реши:

1) Отхвърля жалбата.

2) Ryanair DAC и Airport Marketing Services Ltd понасят направените от тях съдебни разноски, както и тези на Европейската комисия.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 13 декември 2018 година.

Подписи

[…]