Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (šestého rozšířeného senátu)

13. prosince 2018 *

„Státní podpory – Smlouvy uzavřené mezi obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn a společností Ryanair a její dceřinou společností Airport Marketing Services – Letištní služby – Marketingové služby – Rozhodnutí prohlašující podporu za neslučitelnou s vnitřním trhem a nařizující její vrácení – Pojem ‚státní podpora' – Přičitatelnost státu – Obchodní a průmyslová komora – Výhoda – Kritérium soukromého investora – Vrácení – Článek 41 Listiny základních práv – Právo na přístup ke spisu – Právo být vyslechnut"

Ve věci T-165/15,

Ryanair DAC, původně Ryanair Ltd, se sídlem v Dublinu (Irsko),

Airport Marketing Services Ltd, se sídlem v Dublinu,

zastoupené G. Berrischem, E. Vahidou, I.-G. Metaxas-Maranghidisem, advokáty, a B. Byrnem, solicitor,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené L. Flynnem a S. Noëm, jako zmocněnci,

žalované,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na částečné zrušení rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. 2015, L 201, s. 109),

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát),

ve složení G. Berardis, předseda, S. Papasavvas, D. Spielmann (zpravodaj), Z. Csehi a O. Spineanu-Matei, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 25. října 2017,

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek [1]

I. Skutečnosti předcházející sporu

A. Dotčená opatření

1 První žalobkyně, Ryanair DAC, původně Ryanair Ltd, je letecká společnost se sídlem v Irsku, která provozuje více než 1 600 denních letů spojujících 189 destinací ve 30 zemích v Evropě a severní Africe, a druhá žalobkyně Airport Marketing Services Ltd (dále jen „AMS“) je dceřiná společnost společnosti Ryanair, která poskytuje řešení v oblasti marketingové strategie, přičemž většina jejích činností spočívá v prodeji reklamního prostoru na internetové stránce Ryanair.

2 Letiště Pau-Pyrénées (dále jen „letiště Pau“) se nachází ve Francii v departementu Pyrénées-Atlantiques. Provozuje ho obchodní a průmyslová komora (CCI) Pau Béarn (dále jen „CCIPB“). Francouzská republika dne 1. ledna 2007 převedla vlastnictví letiště Pau na seskupení místních územních celků, smíšené sdružení letiště Pau Pyrenées (dále jen „smíšené sdružení“), jehož členy jsou rady regionu Nová Akvitánie, rada departementu Pyrénées-Atlantiques, sdružení aglomerace Pau Béarn Pyrénées a více než desítka sdružení obcí. Smíšené sdružení, které se stalo vlastníkem letiště Pau, nahradilo stát jakožto orgán udělující koncesi a převzalo práva a povinnosti z koncesní smlouvy uzavřené s CCIPB, která tak zůstala provozovatelem letiště po převodu vlastnictví na uvedené smíšené sdružení.

3 Společnost Ryanair zahájila činnost na letišti Pau v dubnu roku 2003. Během zkoumaného období od roku 2003 do roku 2011 Ryanair provozovala několik leteckých spojení do Londýna (Spojené království), Charleroi (Belgie), Bristolu (Spojené království) a Beauvais (Francie).

4 Dne 28. ledna 2003 uzavřela CCIPB smlouvu se společností Ryanair (dále jen „dohoda z roku 2003“), na jejímž základě začala tato posledně uvedená společnost provozovat každodenní letecké spojení mezi Pau (Francie) a letištěm Londýn Stansted, za což CCIPB jednorázově zaplatila 80 000 eur. CCIPB se mimo jiné zavázala platit měsíční částku za odlétajícího cestujícího, ve výši maximálně 400 000 eur ročně, vzhledem k propagaci ve prospěch letiště v Pau díky odkazům na internetové stránce společnosti Ryanair a díky některým dalším propagačním prostředkům. Za placení letištních poplatků CCIPB navíc poskytovala služby pozemního odbavování a související služby vztahující se na lety zajišťované společností Ryanair.

5 Vzhledem k tomu, že Tribunal administratif de Pau (správní soud Pau, Francie) zrušil dohodu z roku 2003, byla dne 30. června 2005 nahrazena dvěma novými smlouvami, z nichž první uzavřela CCIPB se společností Ryanair a druhou s AMS (dále jen „dohody z roku 2005“). Tyto dohody byly původně uzavřeny na pět let.

6 Na základě uplatnění první z těchto dohod, nazvané „smlouva o letištních službách“ (dále jen „SLS z roku 2005“), se Ryanair zavázala zajistit počáteční letový program s jediným leteckým spojením Pau – Londýn Stansted na denním základě. Ryanair měla udělat vše, co bylo v jejích silách [*důvěrné*] [2]. CCIPB za zpřístupnění letištní infrastruktury dostávala letištní poplatky podle právní úpravy uplatňující se na letišti (zvláště poplatek za cestujícího a přistávací poplatek) a za služby pozemního odbavení dostávala letecký poplatek nestanovený právní úpravou (totiž poplatek za pozemní odbavení).

1 – Jsou uvedeny pouze ty body tohoto rozsudku, jejichž zveřejnění považuje Tribunál za účelné.

2 – Skryté důvěrné údaje.

7 Podle druhé smlouvy, které tvoří dohody z roku 2005, s názvem „smlouva o marketingových službách“ (dále jen „SMS z roku 2005“) se AMS zavázala poskytovat marketingové služby na internetové stránce společnosti Ryanair, týkající se zejména stránky o destinaci Pau, za roční platbu od CCIPB ve výši 437 000 eur.

8 Strany následně formou dodatků rozšířily SLS z roku 2005 na další letecká spojení, která Ryanair otevřela na letišti v Pau. Uzavřely také další smlouvy o marketingových službách, jakož i jejich dodatky.

9 Nejprve tak dodatek k SLS z roku 2005, uzavřený 25. září 2007 mezi CCIPB a společností Ryanair, prodloužil na dobu pěti let podmínky stanovené v uvedené SLS na letecké spojení Pau – Charleroi, které se mělo provozovat na základě tří letů týdně. V ten samý den CCIPB a AMS uzavřely smlouvu o marketingových službách na počáteční období pěti let, kterou se AMS zavázala uvést na belgické a holandské domovské internetové stránce společnosti Ryanair odkaz na internetovou stránku určenou CCIPB, za roční platbu ve výši [*důvěrné*].

10 Následně dne 17. března 2008 CCIPB a Ryanair uzavřely dodatek k SLS z roku 2005, kterým byly na dobu jednoho roku rozšířeny podmínky stanovené v uvedené SLS na letecké spojení Pau – Bristol, které se mělo provozovat na základě tří letů týdně. Dne 31. března 2008 CCIPB a AMS uzavřely smlouvu o marketingových službách na období od 16. května do 13. září 2008, kterou se AMS zavázala uvést na anglické domovské internetové stránce společnosti Ryanair během osmi dnů odkaz na internetovou stránku určenou CCIPB, za roční platbu od CCIPB ve výši [*důvěrné*].

11 Kromě toho CCIPB a Ryanair uzavřely dne 16. června 2009 dodatek k SLS z roku 2005, kterým byly rozšířeny podmínky stanovené v uvedené SLS na letecké spojení Pau – Bristol v letní sezóně 2009. V ten samý den CCIPB a AMS uzavřely smlouvu o marketingových službách týkajících se tohoto leteckého spojení, na období od 1. dubna do 24. října 2009, kterou se AMS zavázala uvést na anglické domovské internetové stránce společnosti Ryanair během devíti dní odkaz na internetovou stránku určenou CCIPB, za platbu od CCIPB ve výši [*důvěrné*].

12 Dne 16. června 2009 byly mezi CCIPB a AMS uzavřeny další dva dodatky k smlouvám o marketingových službách, které byly uzavřeny dříve. Na jedné straně dodatek k SMS z roku 2005 týkající se spojení Pau – Londýn Stansted snížil roční platbu CCIPB v roce 2009 na [*důvěrné*], vzhledem ke snížení počtu plánovaných letů společnosti Ryanair. Na druhé straně se dodatek ke smlouvě o marketingových službách ze dne 25. září 2007 týkající se spojení Pau – Charleroi týkal roční platby CCIPB ve výši [*důvěrné*] od 1. ledna 2009 bez změny služeb.

13 Nakonec CCIPB a AMS uzavřely dne 28. ledna 2010 novou smlouvu o marketingových službách na období začínající dnem podpisu a končící jeden rok po otevření leteckých spojení. Propagační činnosti, ke kterým se AMS zavázala, byly spojeny s provozováním spoje Pau – Londýn Stansted počínaje 30. březnem 2010 třikrát týdně a s minimálním počtem 220 letů, s provozováním spoje Pau – Charleroi počínaje stejným dnem třikrát týdně a s minimálním počtem 100 letů a s provozováním spoje Pau – Beauvais počínaje 1. dubnem 2010 třikrát týdně a s minimálním počtem 100 letů. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na anglické, belgické, nizozemské a francouzské domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 25 nebo 45 dní CCIPB zaplatila částku [*důvěrné*].

14 Jelikož Ryanair usoudila, že čtyři dotčená letecké spojení ztratila životaschopnost, ukončila svou činnosti na letišti Pau v únoru 2011.

[*omissis*]

C. Napadené rozhodnutí

25 Na závěr formálního vyšetřovacího řízení Komise přijala rozhodnutí (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch CCIPB a společností Ryanair, AMS a Transavia (Úř. věst. 2015, L 201, s. 109, dále jen „napadené rozhodnutí“).

26 V napadeném rozhodnutí Komise podrobně popsala opatření, která byla předmětem rozhodnutí o zahájení řízení a rozhodnutí o rozšíření řízení. Tato opatření spočívala zaprvé ve finančních příspěvcích pro letiště Pau týkajících se dotací na vybavení, jakož i ve financování nákladů spojených s výsadní pravomocí (body 88 až 107 napadeného rozhodnutí) a zadruhé v dohodách, které CCIPB uzavřela se žalobkyněmi, zejména v dohodě z roku 2003, dohodách z roku 2005, jakož i v různých dodatcích a smlouvách uzavřených po roce 2005, jak je uvedeno výše (body 38 až 82 napadeného rozhodnutí).

27 Komise se domnívala, že dotace na vybavení v letech 2004 a 2009 ve prospěch letiště Pau představují podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, které jsou však slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Kromě toho měla za to, že dotace na financování nákladů spojených s výsadní pravomocí nepředstavují státní podporu (body 581 a 582 napadeného rozhodnutí).

28 Pokud jde o smlouvy o marketingových službách a letištních službách a jejich dodatky uzavřené mezi CCIPB a žalobkyněmi, Komise se domnívala, že představují státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

29 V tomto ohledu se Komise domnívala, že jednotlivé smlouvy uzavřené CCIPB jsou přičitatelné Francouzské republice (body 265 a 281 odůvodnění napadeného rozhodnutí). S cílem určit existenci výhody Komise zkoumala, zda by hypotetický subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB a vedený vyhlídkami ziskovosti uzavřel podobné smlouvy.

30 V prvním sledu se Komise domnívala, že je nejprve třeba společně analyzovat smlouvy o marketingových službách a letištních službách jako jedno opatření (body 286 až 313 odůvodnění napadeného rozhodnutí), zadruhé mít za to, že CCIPB jednala jako správce letiště Pau, a nikoli jako veřejnoprávní subjekt pověřený plněním úkolů obecného zájmu (body 314 až 331 odůvodnění napadeného rozhodnutí), zatřetí zohlednit pouze možný pozitivní vliv marketingových služeb na počet cestujících používajících letecká spojení, které jsou předmětem dotčených smluv, během doby provozování těchto spojení, s vyloučením jiných výhod považovaných za příliš nejisté (body 332 až 358 odůvodnění napadeného rozhodnutí), začtvrté odchýlit se za účelem uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství od metody spočívající v porovnávání s „tržní cenou“ (dále jen „srovnávací analýza“) a držet se *ex ante* analýzy inkrementální ziskovosti (dále jen „analýza inkrementální ziskovosti“) (body 359 až 372 napadeného rozhodnutí) a zapáté posuzovat společně celkové chování CCIPB s chováním správce letiště Pau (body 373 až 376 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

31 Ve druhém sledu Komise při každé kombinaci smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách provedla svoji vlastní analýzu inkrementální ziskovosti, na jejímž konci konstatovala, že pro všechny smlouvy a pro dodatek ze dne 16. června 2009 k SMS z roku 2005 pro letecké spojení Pau – Londýn Stansted byly roční inkrementální toky (příjmy mínus náklady) záporné. Z toho vyvodila, že smlouvy a uvedený dodatek poskytují žalobkyním hospodářskou výhodu (body 354 až 432 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

32 Komise se domnívala, že státní podpory poskytnuté žalobkyním představují provozní podpory, která jsou neslučitelné s vnitřním trhem (body 446 až 481 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

33 Ve třetím sledu Komise určila pro každou transakci, sestávající případně ze smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, výši podpory, kterou je možné vymáhat, ve vztahu ke každému roku, během kterého byly použity smlouvy tvořící danou transakci, ze záporné části inkrementálního toku předvídatelného v okamžiku uzavření transakce. Komise ji vyčíslila v indikativní kapitálové výši 1 500 000 až 2 199 999 eur.

[*omissis*]

II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

35 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 7. dubna 2015 žalobkyně podaly projednávanou žalobu.

36 Samostatným podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 21. října 2015 žalobkyně podaly návrh na přijetí organizačních procesních opatření, kterými žádaly, aby Komise předložila určité dokumenty.

37 Komise předložila svá vyjádření ve stanovené lhůtě.

38 Na základě zprávy soudce zpravodaje Tribunál v rámci organizačních procesních opatření, stanovených v článku 89 svého jednacího řádu, vyzval účastnice řízení, aby odpověděly na několik otázek, a vyzval Komisi, aby předložila určité dokumenty. Tyto účastnice řízení odpověděly ve stanovené lhůtě.

39 Rozhodnutím ze dne 17. května 2017 Tribunál rozhodl o postoupení věci šestému rozšířenému senátu.

40 Na základě návrhu soudce zpravodaje Tribunál rozhodl o zahájení ústní části řízení.

41 Rozhodnutím předsedy šestého rozšířeného senátu Tribunálu ze dne 28. srpna 2017 byly po vyslechnutí účastnic řízení věci T-111/15, T-165/15 a T-53/16 spojeny pro účely ústní části řízení, v souladu s čl. 68 odst. 1 jednacího řádu.

42 Řeči účastnic řízení byly vyslechnuty na jednání dne 25. října 2017.

43 Žalobkyně navrhují, aby Tribunál:

– zrušil čl. 1 odst. 1 a 2, a v rozsahu, v němž se jich týkají, i články 2 až 5 napadeného rozhodnutí;

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

44 Komise navrhuje, aby Tribunál:

– zamítl žalobu;

– uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.

III. Právní otázky

45 Žalobkyně ve svém návrhu uvádějí pět žalobních důvodů na podporu své žaloby.

46 V odpovědi na písemnou otázku Tribunálu žalobkyně vzaly zpět pátý žalobní důvod vycházející z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU a čl. 108 odst. 2 SFEU, podle kterého Komise vycházela ze zjevně nesprávného posouzení při stanovení výše podpory, která má být navrácena.

47 Proto je třeba přezkoumat pouze první čtyři žalobní důvody, z nichž první vychází z porušení zásady řádné správy zakotvené v článku 41 Listiny a porušení práva na obhajobu, druhý z nesprávného přičtení dotčených smluv Francouzské republice, třetí z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU tím, že Komise nesprávně použila kritérium subjektu v tržním hospodářství, a čtvrtý z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU tím, že Komise neprokázala, že byla splněna podmínka selektivity.

A. K prvnímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení zásady řádné správy zakotvené v článku 41 Listiny a porušení práva na obhajobu

48 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila zásadu řádné správy zakotvenou v čl. 41 odst. 1 a odst. 2 písm. a) a b) Listiny tím, že jim neumožnila přístup k vyšetřovacímu spisu, neinformovala je o skutečnostech a úvahách, kterými chtěla odůvodnit své rozhodnutí, a tedy tím, že jim nedala možnost účinně vyjádřit své stanovisko. Podle žalobkyň tyto procesní vady rovněž porušily jejich právo na obhajobu a musí vést ke zrušení napadeného rozhodnutí.

49 Žalobkyně konkrétně tvrdí, že od vstupu Smlouvy o FEU dne 1. prosince 2009 v platnost je článek 41 Listiny součástí primárního práva Evropské unie a má přednost před jakýmkoli protichůdným ustanovením sekundárního práva Unie, jako je nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [108 SFEU] (Úř. věst. 1999, L 83, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 339).

50 Na podporu svého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že mají právo dovolávat se práva na řádnou správu stanoveného v článku 41 Listiny, neboť vyšetřování v oblasti státní podpory vedené Komisí ve věci jejich obchodních dohod uzavřených s CCIPB představuje „záležitost“ žalobkyň ve smyslu čl. 41 odst. 1 Listiny. Domnívají se, že mají procesní práva uvedená v čl. 41 odst. 1 a 2 Listiny, přičemž podle těchto ustanovení jsou širší než práva, která přiznává nařízení č. 659/1999. Zaprvé čl. 41 odst. 2 písm. b) Listiny přiznává každému právo na přístup ke spisu, „který se jej týká“, v projednávané věci spis Komise týkající se státní podpory v souvislosti se smlouvami uzavřenými mezi žalobkyněmi a CCIPB. Zadruhé právo být vyslechnut uvedené v čl. 41 odst. 2 písm. a) Listiny vyžaduje, aby mohly žalobkyně účinně vyjádřit své stanovisko, což podle nich zahrnuje přístup ke spisu Komise, jakož i předběžné oznámení o skutečnostech a úvahách, kterými chtěla Komise odůvodnit své konečné rozhodnutí.

51 Komise s touto argumentací nesouhlasí.

52 V tomto ohledu je na prvním místě třeba uvést, že článek 41 Listiny upravuje právo na řádnou správu. Podle znění odstavce 1 tohoto článku má každý právo na to, aby jeho záležitosti byly orgány Unie řešeny nestranně, spravedlivě a v přiměřené lhůtě. Kromě toho podle čl. 41 odst. 2 Listiny zahrnuje toto právo zejména zaprvé právo každého být vyslechnut před přijetím jemu určeného individuálního opatření, které by se jej mohlo nepříznivě dotknout, a zadruhé právo každého na přístup ke spisu, který se ho týká, při respektování oprávněných zájmů důvěrnosti a profesního a obchodního tajemství.

53 Vysvětlení k Listině základních práv, zveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 14. prosince 2007 (Úř. věst. 2007, C 303, s. 17), upřesňují, že článek 41 je založen na skutečnosti, že Unie je právním společenstvím, jehož znaky byly vymezeny v judikatuře, která mimo jiné zakotvila řádnou správu jako obecnou právní zásadu. Mimoto podle čl. 52 odst. 7 Listiny přitom soudy Unie a členských států náležitě přihlížejí k těmto vysvětlením.

54 Kromě toho podle judikatury je povinností příslušného orgánu pečlivě a nestranně prozkoumat všechny relevantní okolnosti projednávaného případu (rozsudek ze dne 21. listopadu 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, bod 14).

55 Dále je podle ustálené judikatury dodržování práva na obhajobu v každém řízení zahájeném vůči osobě, které může vést k aktu nepříznivě zasahujícímu do jejího právního postavení, základní zásadou unijního práva. Tato zásada vyžaduje, aby osoba, proti které Komise zahájila správní řízení, mohla během tohoto řízení užitečně vyjádřit své stanovisko k reálnosti a relevanci skutkového stavu a dovolávaných okolností, jakož i k dokumentům použitým Komisí na podporu jejího tvrzení existence porušení unijního práva (viz rozsudek ze dne 30. dubna 2014, Tisza Erőmű v. Komise, T-468/08, nezveřejněný, EU:T:2014:235, bod 204 a citovaná judikatura).

56 Na druhém místě je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je řízení o přezkumu státních podpor upravené v článku 108 SFEU řízením, které je zahájeno jedině vůči členskému státu odpovědnému za poskytnutí podpory. Jedině dotyčný členský stát jako osoba, které bude určeno budoucí rozhodnutí Komise, se tedy může dovolávat skutečného práva na obhajobu. Naproti tomu podniky, které jsou příjemci podpory, a jejich konkurenti se v tomto řízení považují pouze za zúčastněné strany ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU. Žádné ustanovení nepřiznává příjemcům podpory zvláštní úlohu mezi zúčastněnými stranami. Zúčastněné strany se nemohou dovolávat stejně rozsáhlých práv, jako je právo na obhajobu jako takové, a nemohou se platně domáhat kontradiktorní diskuse s Komisí (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 24. září 2002, Falck a Acciaierie di Bolzano v. Komise, C-74/00 P a C-75/00 P, EU:C:2002:524, body 81 až 83, a ze dne 12. května 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Komise, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, body 71 a 78).

57 Zúčastněné strany tak na rozdíl od členského státu odpovědného za poskytnutí podpory, nemají v rámci řízení o přezkumu státních podpor právo nahlížet do dokumentů obsažených ve správním spise Komise (rozsudek ze dne 29. června 2010, Komise v. Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, bod 58).

58 Zúčastněné strany mají v zásadě roli zdrojů informací pro Komisi v řízení o přezkumu státních podpor. Z toho vyplývá, že zúčastněné strany, které se nemohou dovolávat práva na obhajobu přiznaného osobám, proti nimž se vede řízení, mají pouze právo účastnit se správního řízení v přiměřeném rozsahu s ohledem na okolnosti každého projednávaného případu (viz rozsudek ze dne 12. května 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Komise, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 74 a citovaná judikatura).

59 První žalobní důvod žalobkyň je tedy třeba zkoumat ve světle těchto zásad.

60 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že žalobkyně jsou zúčastněnými stranami ve smyslu článku 108 odst. 2 SFEU, takže mají právo na to, aby se šetření Komise týkající se jejich dohod s CCIPB vedlo nestranným a spravedlivým způsobem ve smyslu čl. 41 odst. 1 Listiny, a to tím spíše, že konstatování státní podpory v souvislosti s jejich obchodními dohodami s letištěm Pau může mít pro ně finanční důsledky, pokud jde o vymáhání vyplacených částek.

61 Nelze však vyhovět úvahám žalobkyň v rozsahu, v němž se domnívají, že čl. 41 odst. 2 Listiny jim přiznává právo na přístup ke spisu správního řízení Komise v oblasti státní podpory a právo být vyslechnuty ke skutečnostem, z nichž chce Komise vycházet ve svém konečném rozhodnutí.

62 Ačkoli totiž právo na řádnou správu upravené v čl. 41 odst. 1 Listiny odráží povinnost pečlivě a nestranně prozkoumat všechny relevantní okolnosti případu, čl. 41 odst. 2 Listiny zavádí soubor práv, která musí dodržovat administrativa Unie včetně práva na obhajobu, jehož součástí je právo být vyslechnut a právo na přístup ke spisu.

63 V řízení o přezkumu státních podpor se však žalobkyně jako příjemci podpory nemohou dovolávat skutečného práva na obhajobu.

64 Už bylo rozhodnuto, že cílem Listiny není změnit povahu přezkumu státních podpor, který byl zaveden Smlouvou o FEU, ani přiznat třetím osobám právo na kontrolu, které článek 108 SFEU neupravuje (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 9. prosince 2014, Netherlands Maritime Technology Association v. Komise, T-140/13, nezveřejněný, EU:T:2014:1029, bod 60, a ze dne 6. července 2017, SNCM v. Komise, T-1/15, nezveřejněný, EU:T:2017:470, bod 86). Tvrzení žalobkyň, že Listina by byla zbavena svého smyslu, pokud by se právo, které upravuje, mohlo nepřiznat jen z důvodu, že není výslovně zopakováno ve Smlouvě o FEU, tedy musí být odmítnuto.

65 V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že pokud by se dotyčným osobám v rámci řízení o přezkumu státních podpor umožnilo získat přístup k dokumentům založeným ve spise správního řízení Komise, režim přezkumu státních podpor by byl zpochybněn. Bez ohledu na právní základ přiznání přístupu ke spisu totiž tento přístup umožňuje dotčeným osobám získat všechny připomínky a dokumenty předložené Komisi a případně zaujmout stanovisko k těmto důkazům ve svých vlastních vyjádřeních, což by mohlo změnit povahu řízení o přezkumu státních podpor (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 29. června 2010, Komise v. Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, body 58 a 59).

66 Stejně tak povinnost pro Komisi předem oznámit žalobkyním skutečnosti, z nichž chce vycházet ve svém konečném rozhodnutí, by znamenala vytvoření kontradiktorní diskuse, jako je ta, která je k dispozici členskému státu odpovědnému za poskytnutí podpory, ačkoli žalobkyně jako příjemci mají v řízení v podstatě pouze úlohu zdroje informací (rozsudek ze dne 15. listopadu 2011, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, EU:C:2011:732, body 180 a 181).

67 Tvrzení žalobkyň, podle kterého výkon dalších procesních práv na přístup ke spisu a práva být vyslechnut, jak jsou vyžadována podle článku 41 Listiny, není podle článků 107 a 108 SFEU vyloučen, proto musí být odmítnuto.

68 Z toho vyplývá, že Komise tím, že přijala napadené rozhodnutí, aniž umožnila přístup ke spisu a aniž předem oznámila skutečnosti a okolnosti, z nichž chtěla vycházet při uvedeném rozhodnutí, neporušila zásadu řádné správy stanovenou v čl. 41 odst. 1 a 2 Listiny ani právo žalobkyň na obhajobu, přičemž nebylo dotčeno dodržení jejich procesních práv jako zúčastněných stran, zaručených článkem 108 odst. 2 SFEU.

69 Žádný z argumentů předložených žalobkyněmi nemůže zpochybnit tyto závěry.

70 Zaprvé se žalobkyně nemohou platně dovolávat rozsudku ze dne 12. července 1973, Komise v. Německo (70/72, EU:C:1973:87, bod 19), pokud jde o účel oznámení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, když uvádějí, že toto ustanovení nevylučuje přiznání dalších práv dotčeným osobám kromě práva předložit vyjádření v průběhu správního řízení. Naopak, tato judikatura v podstatě přiznává dotyčným osobám roli zdroje informací. Stejně tak podle judikatury Komise není povinna v souladu se strukturou článků 107 a 108 SFEU zapojit třetí osoby do správního řízení extenzivním způsobem (rozsudek ze dne 22. října 1996, Skibsvaerftsforeningen a další v. Komise, T-266/94, EU:T:1996:153, bod 258). Proto z této judikatury nelze vyvodit, že rozsáhlé zapojení třetích osob, jak se ho domáhají žalobkyně, je v souladu s obecnou strukturou řízení o přezkumu státních podpor zavedeného článkem 108 SFEU.

71 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že dodržení práva na přístup ke spisu a práva být vyslechnut stanovených článkem 41 Listiny přispívá k dosažení cíle čl. 108 odst. 2 SFEU, který spočívá v tom, aby Komise získala co nejrelevantnější a podrobné informace. Dodržování procesních práv zúčastněných stran je zvláště důležité v řízeních o státních podporách, kde mají odpovědný členský stát a příjemce podpory často protichůdné zájmy, což je v projednávané věci prokázáno existencí střetu zájmů Francouzské republiky, jako důležitého akcionáře ve společnosti Air France, která byla hlavním uživatelem letiště Pau, a účastí, minimální a dokonce škodlivou, Francouzské republiky na šetření vedeném Komisí.

72 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle judikatury se dotčené osoby nemohou dovolávat skutečného práva na obhajobu srovnatelného s právem členského státu ani tehdy, jestliže tento stát, který poskytl státní podpory, a dotčené zúčastněné strany, jakožto příjemci těchto podpor, mohou mít v rámci takového řízení rozdílné zájmy (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 15. prosince 2009, EDF v. Komise, T-156/04, EU:T:2009:505, bod 104, a ze dne 16. března 2016, Frucona Košice v. Komise, T-103/14, EU:T:2016:152, bod 54).

73 Skutečnost, že dotyčný členský stát nehájí zájmy příjemce podpory, nemůže změnit roli tohoto příjemce ve správním řízení ani povahu jeho účasti v uvedeném řízení do takové míry, že by mu byly přiznány záruky v souvislosti s právem na obhajobu, které jsou srovnatelné se zárukami přiznanými tomuto členskému státu (rozsudek ze dne 16. března 2016, Frucona Košice v. Komise, T-103/14, EU:T:2016:152, bod 77).

74 Zatřetí v rozsahu, v němž žalobkyně zpochybňují platnost nařízení č. 659/1999, neboť podle nich je v rozporu s Listinou, je třeba každopádně odmítnout toto tvrzení, protože rovněž vychází z nesprávného předpokladu, že Listina přiznává příjemcům státních podpor právo na přístup ke spisu Komise v oblasti státních podpor a právo být předem informován o skutečnostech a úvahách, z nichž hodlá Komise ve svém konečném rozhodnutí vycházet.

75 Ze stejných důvodů a na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, skutečnost, že se mohly seznámit pouze s relevantními okolnostmi uvedenými v rozhodnutích o zahájení a rozšíření řízení, nemůže sama o sobě představovat porušení jejich práv.

76 Začtvrté, pokud jde o argument žalobkyň, podle kterého rozsudek ze dne 9. prosince 2014, Netherlands Maritime Technology Association v. Komise (T-140/13, nezveřejněný, EU:T:2014:1029), není relevantní vzhledem ke skutečnosti, že žalobce v této věci byl stěžovatelem, stačí připomenout, že podle ustálené judikatury příjemci nemají v rámci přezkumu státních podpor žádnou zvláštní roli (viz bod 56 výše). Stejně tak, ačkoli se rozsudek ze dne 29. června 2010, Komise v. Technische Glaswerke Ilmenau (C-139/07 P, EU:C:2010:376), týká řízení o státní podpoře, které skončilo předtím, než se Listina stala součástí primárního práva Unie, tento rozsudek je i nadále relevantní, neboť zdůrazňuje skutečnost, že přiznání práva na přístup ke spisu Komise příjemcům by ohrozilo režim přezkumu státních podpor.

77 Zapáté, jelikož z toho, co bylo uvedeno výše, vyplývá, že Komise neporušila článek 41 Listiny ani právo žalobkyň na obhajobu, není třeba zkoumat jejich tezi, podle které výsledek řízení mohl být odlišný, kdyby jim Komise umožnila přístup ke spisu a informovala je o úvahách a důkazech, z nichž chtěla vycházet ve svém konečném rozhodnutí.

78 Z toho vyplývá, že argumenty žalobkyň uvedené v bodech 70 až 77 výše musí být odmítnuty.

79 Vzhledem k tomu, že se však v rámci tohoto žalobního důvodu uplatňuje porušení práva na obhajobu, je třeba zkoumat i právo, které mají zúčastněné strany ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU, účastnit se správního řízení v přiměřeném rozsahu s ohledem na okolnosti každého projednávaného případu (viz judikatura citovaná v bodě 58 výše).

80 V tomto ohledu je třeba připomenout, že z ustálené judikatury vyplývá, že během fáze zkoumání uvedené v čl. 108 odst. 2 SFEU je Komise povinna vyzvat zúčastněné strany, aby předložily svá vyjádření (viz rozsudek ze dne 8. května 2008, Ferriere Nord v. Komise, C-49/05 P, nezveřejněný, EU:C:2008:259, bod 68 a citovaná judikatura). Co se týče této povinnosti, podle ustálené judikatury je zveřejnění oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie* přiměřeným prostředkem k tomu, aby se zúčastněné strany dozvěděly o zahájení řízení (rozsudek ze dne 14. listopadu 1984, Intermills v. Komise, 323/82, EU:C:1984:345, bod 17), s tím, že jediným cílem tohoto oznámení je získat od zúčastněných stran všechny informace, které mají vést Komisi při jejích budoucích krocích (viz rozsudek ze dne 16. března 2016, Frucona Košice v. Komise, T-103/14, EU:T:2016:152, bod 56 a citovaná judikatura).

81 Mimoto podle judikatury platí, že pokud se Komise rozhodne zahájit formální vyšetřovací řízení, může se toto rozhodnutí o zahájení řízení omezit na shrnutí relevantních skutkových a právních okolností, na předběžné hodnocení dotčeného státního opatření směřující k určení, zda má charakter podpory, a na uvedení důvodů, které vyvolávají pochybnosti o jeho slučitelnosti s vnitřním trhem (rozsudek ze dne 23. října 2002, Diputación Foral de Guipúzcoa a další v. Komise, T-269/99, T-271/99 a T-272/99, EU:T:2002:258, bod 104).

82 Rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení tak musí umožnit zúčastněným stranám účinně se účastnit formálního vyšetřovacího řízení, v jehož rámci budou mít možnost uplatnit své argumenty. Za tímto účelem postačuje, aby byly strany seznámeny s úvahami, které vedly Komisi k předběžnému závěru, že dotčené opatření může představovat novou podporu neslučitelnou s vnitřním trhem (rozsudek ze dne 30. dubna 2002, Government of Gibraltar v. Komise, T-195/01 a T-207/01, EU:T:2002:111, bod 138).

83 V projednávané věci je nesporné, že po zveřejnění dopisů, informujících Francouzskou republiku o rozhodnutích o zahájení a rozšíření řízení, ke kterým bylo přiloženo shrnutí těchto rozhodnutí, přičemž všechny zúčastněné strany byly vyzvány, aby předložily svá vyjádření, Komise obdržela připomínky žalobkyň. Ryanair tak předložila svá vyjádření k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 31. srpna 2011. Mimoto samostatným dopisem ze dne 30. dubna 2012 žalobkyně podaly vyjádření k rozhodnutí o rozšíření řízení. Kromě toho během formálního vyšetřovacího řízení předložily několik dalších dokumentů.

84 V rozhodnutích o zahájení a rozšíření řízení Komise dostatečně jasně uvedla důvody, na jejichž základě předběžně došla k závěru, že zkoumanými smlouvami se žalobkyním poskytovala podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a že tato podpora je neslučitelná s vnitřním trhem.

85 V rozhodnutí o zahájení řízení totiž Komise uvedla popis dohod z roku 2005 a předběžné posouzení potenciálních podpor podle těchto dohod s ohledem na kritéria státní podpory stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, aby nakonec zkoumala jejich slučitelnost s vnitřním trhem.

86 Kromě toho v rozhodnutí o rozšíření řízení Komise nejprve uvedla obecné informace týkající se letiště Pau a popsala smlouvy uzavřené mezi CCIPB a žalobkyněmi v letech 2003 až 2008. Dále předběžně posoudila potenciální podpory poskytnuté žalobkyním s ohledem na kritéria státní podpory, včetně kritéria soukromého investora v tržním hospodářství, aby nakonec zkoumala jejich slučitelnost s vnitřním trhem. Konkrétně, pokud jde o použití kritéria soukromého investora, se Komise domnívala, že na základě informací, které má k dispozici, oba typy smluv, konkrétně smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, mají být posuzovány společně.

87 Pokud jde o výtku žalobkyň, že neměly přístup ke zprávě konzultanta ze dne 30. března 2011, je třeba konstatovat, že Komise v rozhodnutí o rozšíření řízení dostatečně přesně shrnula pochybnosti vyjádřené v této zprávě, pokud jde o zájem letiště Pau o nákup dotčených marketingových služeb navržených žalobkyněmi. Kromě toho z napadeného rozhodnutí nevyplývá, že by se Komise odvolávala na tuto zprávu při posouzení dotčených opatření, jelikož toto posouzení vycházelo z odůvodnění uvedeného v rozhodnutí.

88 Kromě toho je nesporné, že v návaznosti na dopisy Komise ze dne 24. února a 13. března 2014, jakož i zveřejnění oznámení ze dne 15. dubna 2014 v Úředním věstníku Ryanair především dopisem ze dne 2. května 2014 předložila vyjádření k přístupům uvedeným v pokynech z roku 2014 pro použití kritéria subjektu v tržním hospodářství, totiž k srovnávací analýze a analýze inkrementální ziskovosti.

89 Pokud jde o samotné právo žalobkyň na účast na správním řízení v přiměřeném rozsahu, žalobkyně nepředložily žádný důkaz, který by umožnil prokázat, že neměly dostatečné znalosti o předběžně použitém odůvodnění, a že proto nemohly v tomto ohledu účinně předložit svá vyjádření.

[*omissis*]

B. K druhému žalobnímu důvodu vycházejícímu z nepřičitatelnosti dotčených opatření Francouzské republice

92 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně přičetla Francouzské republice uzavření smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách ze strany CCIPB. Na jedné straně Komise podle nich pochybila, když došla k závěru, že CCIPB je orgánem veřejné moci, jehož rozhodnutí jsou automaticky přičitatelná státu, a nezohlednila přitom její roli jakožto podniku. Na druhé straně si odůvodnění napadeného rozhodnutí týkající se povahy CCIPB odporuje.

1. K první výhradě vycházející z povahy CCIPB

93 Žalobkyně uznávají, že rozhodnutí orgánu veřejné moci jsou vždy přičitatelná dotyčnému členskému státu, ale tvrdí, že jak bylo uvedeno v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), rozhodnutí veřejnoprávních podniků lze považovat za přičitatelná uvedenému členskému státu pouze tehdy, pokud určité nepřímé důkazy svědčí o tom, že tento členský stát uplatňuje kontrolu v souvislosti s dotčeným rozhodnutím. V projednávané věci Komise údajně pochybila, když se domnívala, že CCIPB musí být považována za veřejný orgán, jehož všechna rozhodnutí jsou nezbytně přičitatelná Francouzské republice, zatímco obchodní a průmyslové komory jsou smíšenými subjekty, které plní jak zákonem stanovenou i skutečnou úlohu jakožto zástupce podniků, tak i úlohu plnoprávného podniku. Komise se domnívala, že obchodní činnosti CCIPB mají pouze vedlejší povahu ve vztahu k plnění úkolů v obecném zájmu, aniž poskytla jakýkoliv důkaz, že tyto úkoly mají přednost před těmito činnostmi. Obchodní aktivity obchodních a průmyslových komor jsou obecně převažující, často se řídí soukromým právem a podléhají pravomoci občanských a obchodních soudů. I kdyby se obchodní činnost CCIPB musela považovat za sekundární, přesto by šlo o činnost řízení letiště Pau, pro níž CCIPB plní jednoznačně hospodářskou úlohu, v důsledku čehož se měla považovat za podnik. Komise proto údajně nesprávně kvalifikovala CCIPB jako orgán veřejné moci a nedostatečně odůvodnila svůj závěr, podle kterého CCIPB vystupovala pouze nebo přinejmenším převážně jako orgán veřejné moci, a nikoli jako podnik. Z důvodu tohoto nedostatku odůvodnění žalobkyně nebyly schopny ověřit, zda odmítnutí Komise použít pokyny uvedené v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), bylo odůvodněné.

94 Komise s touto argumentací nesouhlasí.

95 Úvodem je třeba připomenout, že čl. 107 odst. 1 SFEU stanoví, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

96 V tomto ohledu, aby poskytnuté výhody mohly být považovány za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být zaprvé poskytnuty přímo nebo nepřímo ze státních prostředků a zadruhé musí být přisouditelné státu (viz rozsudek ze dne 15. července 2004, Pearle a další, C-345/02, EU:C:2004:448, bod 35 a citovaná judikatura).

97 Mimoto je třeba zdůraznit, že státní opatření nebo opatření financované ze státních prostředků nemusí být nutně přijato ústřední mocí příslušného členského státu. Toto opatření může stejně tak pocházet od orgánu působícího pod úrovní státu. Podle ustálené judikatury, jestliže jsou splněny podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 SFEU, může podporu představovat také opatření přijaté územním samosprávným celkem, nikoliv ústřední mocí (rozsudky Soudního dvora ze dne 14. října 1987, Německo v. Komise, 248/84, EU:C:1987:437, bod 17, a ze dne 6. září 2006, Portugalsko v. Komise, C-88/03, EU:C:2006:511, bod 55). Jinými slovy, jsou-li splněny podmínky čl. 107 odst. 1 SFEU,

opatření přijatá (decentralizovanými, federálními, regionálními nebo jinými) entitami členských států působícími pod úrovní státu spadají, bez ohledu na jejich právní formu a určení, do působnosti tohoto ustanovení, stejně jako opatření federální nebo ústřední moci (viz rozsudek ze dne 12. května 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Komise, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, body 108 a 110 a citovaná judikatura).

98 V projednávané věci je třeba rovnou uvést, že je nesporné, že letiště Pau bylo do 1. ledna 2007 ve vlastnictví Francouzské republiky a následně bylo ve vlastnictví seskupení místních územněsprávních celků, smíšeného sdružení. Zprávu letiště zajišťovala CCIPB, zejména prostřednictvím specializované služby v rámci CCIPB.

99 Kromě toho z napadeného rozhodnutí vyplývá, že základní zásady francouzské právní úpravy obchodních a průmyslových komor zůstaly v posuzovaném období nezměněny. Jsou tedy veřejnoprávními subjekty zřízenými zákonem, které spravují volení vedoucí představitelé podniků a podléhají státnímu dohledu. Francouzský obchodní zákoník navíc kvalifikuje obchodní a průmyslové komory jako zprostředkující subjekty státu, protože jejich prvotním cílem je plnit úkoly obecného zájmu, které jim svěřuje zákon, tj. v zásadě zastupovat u orgánů veřejné moci zájmy průmyslu, obchodu a služeb, podporovat místní podniky a rozvíjet přitažlivost území a jejich využití. Napadené rozhodnutí také vysvětluje, že průmyslové a obchodní činnosti obchodních a průmyslových komor, jako jsou správa zařízení letišť, jsou přidružené k výkonu úkolů veřejného zájmu a jejich cílem je přispívat k plnění těchto úkolů. Vnitrostátní právní úprava mimo jiné upravuje zvláštní podmínky financování obchodních a průmyslových komor. V tomto ohledu pocházejí jejich příjmy z daňových příjmů, dotací nebo z prostředků vytvořených v rámci vzdělávacích činností nebo správy dopravní infrastruktury, což potvrzuje skutečnost, že jejich průmyslové a obchodní činnosti jsou vedlejší ve vztahu k jejich úkolům ve veřejném zájmu (body 265 až 270 napadeného rozhodnutí).

100 Pokud jde o CCIPB, které byla svěřena správa letiště Pau, napadené rozhodnutí odkazuje na tvrzení francouzských orgánů, podle nichž v případě CCIPB obchodní činnost, jakou je správa letiště Pau, nebyla prováděna v zájmu ziskovosti, ale s cílem napomáhat plnění úkolů obecného zájmu, které jí byly svěřeny, konkrétně rozvoji hospodářské činnosti a zvyšování přitažlivosti území (body 271 až 273 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

101 V této souvislosti se Komise v souladu s judikaturou uvedenou v bodě 97 výše mohla na základě všech těchto skutečností právem domnívat, že obchodní a průmyslové komory, jako je CCIPB, musí být považovány za veřejné orgány, jejichž všechna rozhodnutí jsou nezbytně přičitatelná státu, ze stejného důvodu jako rozhodnutí ústředních orgánů státní správy nebo regionálních orgánů (bod 274 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

102 Tento výsledek není zpochybněn argumenty žalobkyň vycházejícími ze smíšené povahy obchodních a průmyslových komor a hospodářské povahy činnosti řízení letiště CCIPB. Na jedné straně je pravda, že tato obchodní a průmyslová komora v rámci své organizace zabezpečuje správu letiště Pau a rozhodla o uzavření obchodních dohod se žalobkyněmi týkajících se provozování leteckých spojení. Ačkoli je proto z tohoto pohledu třeba mít za to, že CCIPB vykonává hospodářské činnosti (rozsudek ze dne 24. března 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen Anhalt v. Komise, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, bod 93), přesto je nesporné, že správa letiště Pau byla integrována do struktur CCIPB, kterou Komise považovala na základě souboru nepřímých důkazů za orgán veřejné moci. Přitom nic nevylučuje, aby státní orgán vykonával hospodářskou činnost (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21), bez ohledu na postavení tohoto orgánu v rámci organizace státu, ať už patří mezi ústřední orgány nebo je decentralizovaným subjektem, jakým je CCIPB.

103 Na druhé straně vzhledem k tomu, že dotčené dohody byly uzavřeny ze strany CCIPB, která je orgánem státu, nebylo nutné, aby Komise určila přičitatelnost státu ve smyslu kritérií rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294). Tato judikatura totiž byla založena na

konstatování Soudního dvora, obsaženém v bodě 52 uvedeného rozsudku, podle něhož veřejnoprávní podnik může jednat s větší či menší mírou nezávislosti, podle míry autonomie, kterou mu stát ponechal, a proto skutečné uplatňování kontroly státu v konkrétním případě nelze automaticky předpokládat. Situace CCIPB je však odlišná, jelikož tento subjekt, který vykonává hospodářskou činnost a uzavírá dotčené smlouvy, je přesto orgánem státu, vzhledem ke skutečnostem uvedeným v bodech 99 a 100 výše.

104 Kromě toho tyto skutečnosti uvedené Komisí v souvislosti se závěrem, že CCIPB je orgánem státu, totiž její postavení veřejnoprávní instituce, jejích úkolů obecného zájmu a její podléhání státnímu dohledu odpovídají určitým nepřímým důkazům, které judikatura identifikovala jako relevantní k tomu, aby se opatření přijaté veřejnoprávním podnikem připsalo státu (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 56, a ze dne 27. února 2013, Nitrogénművek Vegyipari v. Komise, T-387/11, nezveřejněný, EU:T:2013:98, body 63 až 65).

105 Konečně Komise v napadeném rozhodnutí pro úplnost zdůraznila, že není třeba rozlišovat mezi CCIPB a konkrétní službou CCIPB, která vykonávala hospodářskou činnost správy letiště Pau, protože tato služba nemá svou vlastní právní subjektivitu odlišnou od právní subjektivity CCIPB a je pouze součástí vnitřních služeb CCIPB, přičemž nemá rozhodovací autonomii, s výjimkou toho, co se týče každodenní správy letiště Pau. Komise tak konstatovala, že jednotlivé smlouvy o letištních službách a marketingových službách byly podepsány předsedou CCIPB na základě předchozího souhlasu valné hromady CCIPB. Francouzské orgány rovněž netvrdily, že uzavření dohod s žalobkyněmi se má připsat pouze této službě (bod 280 napadeného rozhodnutí).

106 Za těchto okolností se Komise mohla právem domnívat, že opatření přijatá CCIPB, včetně uzavření dotčených smluv, byla přičitatelná státu.

107 Žádný z dalších argumentů uvedených žalobkyněmi nemůže tento závěr vyvrátit.

108 Pokud jde zaprvé o argument žalobkyň, podle kterého Komise neuvedla důvod, proč upřednostnila veřejnoprávní úkoly CCIPB oproti jejím převažujícím obchodním činnostem, je třeba uvést, že jak vyplývá z napadeného rozhodnutí (body 26 až 210 odůvodnění), Komise při konstatování klíčové role úkolů obchodních a průmyslových komor v obecném zájmu a vedlejší povahy jejich obchodní činnosti vycházela jak z právní úpravy obchodních a průmyslových komor, tak i z prohlášení francouzských orgánů. Žalobkyně nepředložily žádný důkaz, který by mohl zpochybnit tuto analýzu.

109 Pokud jde zadruhé o argument žalobkyň, podle kterého se na obchodní a průmyslové komory vztahuje soukromé právo a pravomoci občanských a obchodních soudů, je třeba zdůraznit, že i kdyby se připustilo, že pokud je toto konstatování správné, může představovat relevantní prvek pro to, aby se CCIPB nepřiznala kvalifikace orgánu veřejné moci, představuje to pouze jeden z více prvků pro posouzení povahy dotyčného subjektu, který sám o sobě nezpochybňuje kvalifikaci orgánu veřejné moci založenou na všech ostatních skutečnostech uvedených v napadeném rozhodnutí (viz body 99 a 100 výše).

110 Pokud jde zatřetí o argument žalobkyň, podle kterého Komise v jiné pasáži napadeného rozhodnutí údajně měla za to, že CCIPB jednala jako správce letiště, a ne jako orgán veřejné moci v rámci své úlohy rozvoje místního hospodářství (bod 328 napadeného rozhodnutí), je třeba uvést, že tato pasáž, která se týká použití kritéria soukromého podnikatele v tržním hospodářství, je součástí odůvodnění Komise, podle kterého v rámci prvního přístupu, který použila, se chování CCIPB jakožto správce letiště muselo porovnat s chováním hypotetického soukromého provozovatele letiště (body 315 a 320 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Naproti tomu se podle Komise neměl uplatnit druhý přístup, a to, že CCIPB jednala jako veřejnoprávní subjekt pověřený úkolem obecného zájmu, v daném případě hospodářským rozvojem regionu Pau (body 316 a 320 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Z uvedené části však nelze vyvodit, že uplatněním prvního přístupu Komise připustila, že CCIPB není orgánem veřejné moci (viz body 314 až 331 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Podle ustálené judikatury je

totiž třeba v rámci uplatnění kritéria soukromého investora porovnat chování veřejného orgánu jednajícího ve svém postavení hospodářského subjektu s chováním soukromého subjektu (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 78, 81, 92 a 103, a ze dne 16. března 2016, Frucona Košice v. Komise, T-103/14, EU:T:2016:152, body 95, 115 a 118), což Komise v projednávané věci učinila.

111 Začtvrté je třeba odmítnout argument žalobkyň vycházející z nedostatku odůvodnění, podle kterého nebyly schopny ověřit, zda odmítnutí Komise použít indicie rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), bylo odůvodněné. Komise totiž v bodech 269 až 276 odůvodnění napadeného rozhodnutí dostatečně jasně uvedla, v čem se situace obchodních a průmyslových komor, v nichž se spojují úkoly obecného zájmu a výkon hospodářských činností, odlišuje od situace veřejnoprávních podniků, ohledně nichž Soudní dvůr vydal výše uvedený rozsudek.

112 S ohledem na předcházející úvahy je třeba zamítnout první výhradu druhého žalobního důvodu.

2. K druhé výhradě týkající se rozporného odůvodnění napadeného rozhodnutí

113 Žalobkyně ve své druhé výhradě tvrdí, že napadené rozhodnutí není správně odůvodněno, neboť si protiřečí, pokud jde o povahu CCIPB. Komise se totiž domnívala, že CCIPB je součástí veřejné správy a současně v souvislosti s toutéž činností je podnikem přijímajícím státní podporu (body 487 a 488 odůvodnění a článek 2 napadeného rozhodnutí). Komise se z tohoto důvodu rovněž dopustila nesprávného právního posouzení. Tentýž subjekt nemůže být součástí veřejné správy a zároveň být podnikem přijímajícím podporu v souvislosti s toutéž činností, protože tyto dvě kvalifikace se vzájemně vylučují.

114 V tomto ohledu žalobkyně uznávají, že jeden subjekt může současně poskytovat i přijímat státní podporu, ale tvrdí, že v obou případech se tento subjekt musí považovat za jeden podnik. Posouzení přičitatelnosti rozhodnutí o poskytnutí podpory státu by proto mělo být provedeno na základě indicií uvedených v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294). Napadené rozhodnutí tím, že nekvalifikovalo CCIPB buď jako podnik, nebo jako jiný subjekt, údajně neumožňuje žalobkyním určit, které kritérium připsání odpovědnosti státu se uplatňuje na CCIPB, totiž indicie uvedené v rozsudku ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (C-482/99, EU:C:2002:294), nebo pouhá skutečnost, že je součástí veřejné správy. Napadené rozhodnutí je proto postiženo vadou odůvodnění kvalifikace CCIPB.

115 Komise s touto argumentací nesouhlasí.

116 V této souvislosti je třeba nejprve uvést, že v rámci zkoumání opatření poskytnutých CCIPB jakožto správci letiště Pau Komise konstatovala, že CCIPB zajišťovala provoz komerčního využívání infrastruktur a zařízení letiště a že dotace na vybavení, které jí byly poskytnuty v letech 2004 a 2009, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (body 488 a 531 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

117 Dále je třeba uvést, že v rámci přezkumu podpor poskytnutých žalobkyním vycházela Komise z více skutečností, jako je postavení veřejnoprávní instituce zřízené zákonem, plnění úkolů obecného zájmu, vedlejší povaha ekonomických činností a státní dohled, přičemž z toho vyvodila, že CCIPB je součástí veřejné správy a představuje orgán veřejné moci, jehož chování je přičitatelné státu (body 269 až 276 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Uzavírání obchodních dohod se žalobkyněmi bylo součástí tohoto chování.

118 Proto je třeba konstatovat, že se Komise domnívala, že CCIPB byla svou hospodářskou činností příjemcem státní podpory, v daném případě dotací na vybavení, ale že také byla subjektem, který je považován za veřejnoprávní subjekt, a souhlasila s poskytnutím podpory žalobkyním, v projednávaném případě uzavřením dotčených obchodních dohod.

119 Avšak vzhledem k tomu, že dotčené státní podpory byly odlišné a kromě toho byly předmětem samostatného zkoumání v napadeném rozhodnutí, nelze se domnívat, jak tvrdí žalobkyně, že kvalifikace příjemce podpory a kvalifikace subjektu, který je považován za orgán veřejné moci, jsou v daném případě neslučitelné. Veřejnoprávní subjekt totiž může být příjemcem státní podpory, pokud jde o podnik, který je aktivní na trhu. Nic však nevylučuje, aby veřejnoprávní instituce, které bylo svěřeno plnění úkolů veřejné služby a která je pod dohledem státu a v rámci toho vykonává hospodářskou činnost, mohla být považována nejen za orgán veřejné moci, ale v kontextu odlišného opatření i za poskytovatele podpory podnikům, jako jsou žalobkyně (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 24. března 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen Anhalt v. Komise, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, body 143 a 145)

120 V tomto ohledu je třeba připomenout, že nic nebrání tomu, aby byl výkon hospodářské činnosti integrovaný do soustavy, která je součástí veřejné správy (rozsudek ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21). Stejně tak skutečnost, že subjekt vykonává hospodářské i nehospodářské činnosti, neznamená, že nemůže být kvalifikován jako podnik ve smyslu pravidel o státních podporách, pokud jde o provádění hospodářských činností (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 24. října 2002, Aéroports de Paris v. Komise, C-82/01 P, EU:C:2002:617, bod 74).

121 Kromě toho začlenění subjektu, jako je provozovatel letiště, do veřejné správy nebrání tomu, aby tento subjekt mohl získat státní podporu. Je totiž třeba připomenout, že existence nebo neexistence právní subjektivity odlišné od státu, kterou vnitrostátní právo přiznává orgánu provádějícímu hospodářské činnosti, nemá vliv na existenci finančních vztahů mezi státem a tímto orgánem, a tudíž ani na možnost, aby tento orgán byl příjemcem státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 24. března 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen Anhalt v. Komise, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, body 128 a 129 a citovaná judikatura).

122 Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, napadené rozhodnutí není stiženo rozporností ani nesprávným právním posouzením nebo nedostatkem odůvodnění v rozsahu, v němž kvalifikuje CCIPB jako příjemce podpory a současně orgán veřejné moci.

123 Druhou výhradu druhého žalobního důvodu je tak třeba zamítnout.

124 S ohledem na předcházející úvahy je třeba druhý žalobní důvod v plném rozsahu zamítnout.

C. K třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z nesprávného použití kritéria subjektu v tržním hospodářství

125 Třetím žalobním důvodem žalobkyně uvádějí, že Komise nesprávně použila kritérium subjektu v tržním hospodářství a z tohoto důvodu porušila čl. 107 odst. 1 SFEU.

126 Tento důvod se dělí na dvě části. Zaprvé Komise údajně nesprávně odmítla provést srovnávací analýzu, přičemž uskutečnění takové analýzy by ji vedlo k závěru, že nešlo o podporu. Napadené rozhodnutí je v tomto směru navíc poznamenané nedostatkem odůvodnění. Zadruhé se údajně dopustila zjevně nesprávných posouzení při své analýze inkrementální ziskovosti a nedostatečně ji odůvodnila.

127 Komise tuto argumentaci odmítá.

128 Před zkoumáním obou částí tohoto žalobního důvodu je třeba úvodem připomenout, že podle ustálené judikatury má pojem „státní podpora“, jak je vymezen ve Smlouvě o FEU, právní povahu a musí být vykládán na základě objektivních skutečností. Z tohoto důvodu musí unijní soud v zásadě a s přihlédnutím jak ke konkrétním okolnostem sporu, který je mu předložen, tak k technickému nebo komplexnímu charakteru posouzení provedených Komisí vykonávat úplný přezkum otázky, zda se na opatření vztahuje čl. 107 odst. 1 SFEU (viz rozsudek ze dne 30. listopadu 2016, Komise v. Francie a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 87 a citovaná judikatura).

129 Soudní dvůr nicméně rozhodl, že pokud jde o otázku, zda opatření spadá do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, je soudní přezkum omezený, je-li posouzení Komise technické či komplexní povahy (rozsudek ze dne 30. listopadu 2016, Komise v. Francie a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 88).

130 V tomto ohledu, pokud je třeba, aby Komise za účelem ověření, zda opatření spadá do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, použila kritérium obezřetného soukromého investora v tržním hospodářství, použití tohoto kritéria zpravidla vyžaduje komplexní hospodářské posouzení Komise (rozsudek ze dne 30. listopadu 2016, Komise v. Francie a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 89).

131 Přestože však Tribunálu nepřísluší, aby svým vlastním posouzením nahradil hospodářské posouzení Komise, z již ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že unijní soud musí zejména ověřit nejen věcnou správnost uplatňovaných důkazů, jejich věrohodnost a soudržnost, ale musí rovněž přezkoumat, zda tyto skutečnosti představují veškeré rozhodné údaje, jež musí být při posuzování komplexní situace vzaty v úvahu, a zda lze o ně opřít z nich vyvozené závěry (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 30. listopadu 2016, Komise v. Francie a Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, bod 91 a citovaná judikatura).

1. K první části, vycházející z nesprávných posouzení a nedostatku odůvodnění, kterého se Komise údajně dopustila tím, že odmítla provést srovnávací analýzu, pokud jde o smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách [omissis]

a) K odmítnutí srovnávací analýzy jako metody použití kritéria subjektu v tržním hospodářství

138 Žalobkyně tvrdí, že Komise nezohlednila, že srovnávací analýza je hlavní metodou posouzení v souvislosti s uplatněním kritéria subjektu v tržním hospodářství pro určení toho, zda dohoda poskytla výhodu soukromoprávnímu účastníkovi, přičemž tato metoda je navíc v souladu se zásadou právní jistoty. Vycházejíce z rozsudku ze dne 3. července 2003, Chronopost a další v. Ufex a další (C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, EU:C:2003:388, body 38 a 39), tvrdí, že podle obecné zásady unijního práva se Komise mohla opírat o analýzu inkrementální ziskovosti pouze za předpokladu, že srovnávací analýza, zejména v rámci srovnání se soukromým investorem, by nebyla možná.

139 V tomto ohledu z ustálené judikatury vyplývá, že podmínky, které musí opatření splňovat, aby se na ně vztahoval pojem „podpora“ ve smyslu článku 107 SFEU, nejsou naplněny, pokud by veřejný podnik příjemce mohl za obvyklých podmínek na trhu získat tutéž výhodu, jakou získal ze státních prostředků, za okolností, které odpovídají běžným tržním podmínkám (rozsudky ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 78, a ze dne 24. ledna 2013, Frucona Košice v. Komise, C-73/11 P, EU:C:2013:32, bod 70). Toto posouzení se v zásadě uskutečňuje uplatněním kritéria subjektu v tržním hospodářství (viz v tomto smyslu a obdobně rozsudek ze dne 24. ledna 2013, Frucona Košice v. Komise, C-73/11 P, EU:C:2013:32, bod 71).

140 S cílem určit, zda státní opatření představuje státní podporu, je třeba posoudit, zda by za podobných okolností soukromý investor, jehož velikost je srovnatelná s velikostí subjektů spravujících veřejný sektor, mohl být nucen uzavřít dotčené smlouvy (viz v tomto smyslu a obdobně rozsudky ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 29, a ze dne 3. července 2014, Španělsko a další v. Komise, T-319/12 a T-321/12, nezveřejněný, EU:T:2014:604, body 40 a 42).

141 Posouzení toho, zda by subjekt v tržním hospodářství uzavřel takovou dohodu, jako je dotčená dohoda, však nemusí nutně znamenat, že je Komise povinna uplatnit metodu srovnávací analýzy. Tato metoda je totiž jen jedním z mnoha analytických nástrojů k určení toho, zda podnik, který je příjemcem, dostává nějaké ekonomické zvýhodnění, které by za obvyklých tržních podmínek jinak nezískal (viz v tomto smyslu a obdobně rozsudky ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein Westfalen v. Komise, T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57, body 250 a 254, a ze dne 3. července 2014, Španělsko a další v. Komise, T-319/12 a T-321/12, nezveřejněný, EU:T:2014:604, body 43 a 44).

142 Výběr vhodného nástroje totiž Komisi přísluší v rámci její povinnosti provést kompletní analýzu všech relevantních aspektů sporné transakce a jejího kontextu, včetně situace podniku, který je příjemcem, a dotčeného trhu, aby ověřila, zda podnik, který je příjemcem, získává hospodářskou výhodu, kterou by neobdržel za běžných tržních podmínek (viz v tomto smyslu a obdobně rozsudky ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein Westfalen v. Komise, T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57, body 251 a 258, a ze dne 3. července 2014, Španělsko a další v. Komise, T-319/12 a T-321/12, nezveřejněný, EU:T:2014:604, bod 45).

143 V projednávané věci, aniž bylo v tomto stadiu třeba posoudit opodstatněnost důvodů, které uvedla Komise v souvislosti s odchýlením se od srovnávací analýzy v projednávaném případě, je třeba se v daném případě domnívat, že Komise mohla, aniž pochybila, v bodech 359 až 372 napadeného rozhodnutí, podrobně analyzovat, kterou metodu je nejvhodnější zvolit s cílem uplatnit kritérium subjektu v tržním hospodářství. Jelikož pochybovala, zda je možné určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení pravdivé tržní ceny za letištní služby, a vzhledem k rozdílným nákladům a příjmům mezi letišti, nízké úrovni srovnatelnosti transakcí mezi letišti a leteckými společnostmi, obtížnosti nalezení vzorku letišť a srovnatelných transakcí a dodávek služeb za cenu, která vede k inkrementální ztrátě, Komise použila metodu analýzy inkrementální ziskovosti a odchýlila se od srovnávací analýzy.

144 Tento přístup Komise není v rozporu s judikaturou uváděnou žalobkyněmi, totiž rozsudkem ze dne 3. července 2003, Chronopost a další v. Ufex a další (C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, EU:C:2003:388, body 38 a 39), podle kterého při absenci jakékoli možnosti porovnat situaci veřejnéhoprávního podniku se situací soukromého podniku, který nepůsobí ve vyhrazeném odvětví, se běžné podmínky na trhu, které jsou nutně hypotetické, musí posuzovat s odkazem na dostupné objektivní a ověřitelné skutečnosti, jako jsou náklady, které nese veřejnoprávní podnik. Tato judikatura totiž musí být vykládána v kontextu okolností věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, totiž nemožnosti uplatnit srovnávací analýzu, a tedy nemožnosti volby mezi takovou analýzou a jinými metodami. V důsledku toho ve výše uvedeném rozsudku na rozdíl od toho, co v podstatě tvrdí žalobkyně, Soudní dvůr nerozhodl o existenci hierarchie mezi srovnávací analýzou a jinými metodami, ale pouze konstatoval nemožnost použít srovnávací analýzu v daném případě.

145 Z toho vyplývá, že argument žalobkyň vycházející z existence obecné zásady unijního práva, která byla údajně uvedena v rozsudku ze dne 3. července 2003, Chronopost a další v. Ufex a další (C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, EU:C:2003:388), a která vytváří hierarchii mezi srovnávací analýzou a jinými metodami, nemůže uspět.

146 Žalobkyně se také nemohou platně opřít o skutečnost, že rozsudky ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein Westfalen v. Komise (T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57), a ze dne 3. července 2014, Španělsko a další v. Komise (T-319/12 a T-321/12,

nezveřejněný, EU:T:2014:604), se týkají funkce analýzy průměrného výnosu v odvětví, neboť v těchto rozsudcích Tribunál rozhodl, že použití průměrného výnosu v odvětví představuje pouze jeden z více analytických nástrojů v rámci uplatnění čl. 107 odst. 2 SFEU.

147 Žalobkyně se také nemohou platně opírat o judikaturu, podle které skutečnost, že sporná transakce je pro veřejné orgány rozumná, nezbavuje Komisi povinnosti prověřit, zda dotčené opatření přiznává podniku, který je příjemcem, hospodářskou výhodu, kterou by nezískal za běžných tržních podmínek (rozsudky ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein Westfalen v. Komise, T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57, bod 315, a ze dne 13. září 2010, Řecko a další v. Komise, T-415/05, T-416/05 a T-423/05, EU:T:2010:386, bod 213). Cílem analýzy inkrementální ziskovosti je totiž právě ověřit, zda uzavřením dohody orgán veřejné moci, který jedná jako subjekt v tržním hospodářství nacházející se v co největší míře ve stejné situaci, umožnil získat druhé straně dohody hospodářskou výhodu, kterou by nemohla získat za běžných tržních podmínek.

148 Pokud jde konečně o argument žalobkyň, podle kterého uzavření smlouvy, která pro veřejné letiště není zisková z důvodu jeho vlastní neefektivnosti, neposkytuje letecké společnosti výhodu z hlediska běžných tržních podmínek, je třeba zdůraznit, že podle judikatury (bod 140 výše a bod 181 níže) není cílem uplatňování kritéria subjektu v tržním hospodářství vyžadovat minimální efektivnost při provozování určité činnosti, ale určit, zda by za podobných okolností srovnatelný soukromý investor mohl být veden k dotčenému opatření. V tomto ohledu je třeba zohlednit strukturu nákladů a příjmů veřejnoprávního subjektu, jehož chování je porovnáváno s chováním subjektu v tržním hospodářství. Tvrzení žalobkyň tedy musí být zamítnuto.

149 Z toho vyplývá, že argumentace žalobkyň, podle které byla Komise povinna provést srovnávací analýzu s cílem uplatnit kritérium subjektu v tržním hospodářství, musí být odmítnuta.

b) K důvodům, které uvedla Komise v napadeném rozhodnutí pro odchýlení se od srovnávací analýzy v projednávané věci

150 Žalobkyně zpochybňují zvláštní důvody, které Komise uvedla v bodech 360 až 369 napadeného rozhodnutí pro odchýlení se v projednávané věci od srovnávací analýzy.

151 Zvláště uvedly v podstatě pět výhrad, podle kterých tyto důvody obsahují nesprávné posouzení a nedostatky odůvodnění.

1) K první výhradě vycházející z toho, že Komise nesprávně usoudila, že rozdílnost letišť znehodnocuje srovnávací analýzu

152 Žalobkyně tvrdí, že Komise pochybila při tvrzení, že různorodost situací na evropských letištích znehodnocuje srovnávací analýzu.

153 Zaprvé, pokud jde o důvod týkající se rozdílnosti struktur nákladů příjmů a jiných podmínek mezi letišti (bod 362 odůvodnění napadeného rozhodnutí), žalobkyně tvrdí, že Komise neposkytla žádný údaj ani příklad k vysvětlení úrovně a významu těchto rozdílů. Komisi však údajně příslušelo, aby uvedla tvrzení, která jsou specifická pro tuto věc a odůvodňují odmítnutí srovnávací analýzy, která je podle nich hlavní metodou hodnocení za účelem uplatnění kritéria soukromého investora.

154 V tomto ohledu stačí uvést, že Komise v bodě 362 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že struktura nákladů a příjmů má tendenci ke značným rozdílům od jednoho letiště k druhému, a na podporu tohoto konstatování uvedla řadu ukazatelů rozdílů mezi náklady a příjmy. Žalobkyně navíc neuvedly žádné konkrétní tvrzení, které by umožnilo usuzovat, že uvedení těchto ukazatelů je stiženo zjevně nesprávným posouzením.

155 Pokud jde zadruhé o důvod týkající se nízké srovnatelnosti transakcí mezi letišti a leteckými společnostmi (bod 363 napadeného rozhodnutí), žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně uvedla, že letištní poplatky nejsou obecně srovnatelné mezi letišti.

156 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že žalobkyně si nesprávně vykládají napadené rozhodnutí, pokud tvrdí, že Komise měla za to, že letištní poplatky mezi letišti nejsou srovnatelné. Komise totiž v bodě 363 odůvodnění napadeného rozhodnutí vysvětlila, že jak o tom svědčí projednávaný případ, obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi nejsou nutně založeny na seznamu veřejných cen ve vztahu k jednotlivým službám, ale vyznačují se velkou rozmanitostí, a proto jsou těžko srovnatelné na základě ceny za zpáteční let nebo za cestujícího. Kromě toho ze spisu vyplývá, že dohody mezi letištěm Pau a žalobkyněmi šly nad rámec pouhého použití obecného sazebníku platného na letišti, pokud jde o letištní poplatky, a spočívaly v uzavření smluv o letištních službách a marketingových službách.

157 Rovněž nelze přijmout argument žalobkyň, podle kterého Komise pochybila v bodě 363 odůvodnění napadeného rozhodnutí tím, že uvedla, že veřejné ceníky nutně nepředstavují obchodní dohody uzavřené mezi letišti a leteckými společnostmi.

158 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, totiž výše poplatků, které byly individuálně sjednány mezi letišti a některými leteckými společnostmi a která je nižší než veřejné ceny, sama o sobě nestačí k závěru, že srovnávací analýza na základě veřejných ceníků představuje relevantní přístup. V tomto ohledu je třeba uvést, že se Komise v bodě 366 odůvodnění napadeného rozhodnutí domnívala, že dotčené operace obsahovaly několik cen, a to letištní poplatky, cenu za služby pozemního odbavování a cenu za marketingové služby, což žalobkyně nezpochybňují. Jak přitom vyplývá z bodu 367 odůvodnění napadeného rozhodnutí, takové transakce nemohou být užitečně porovnány při omezení se na poplatky podle veřejných ceníků a z tohoto důvodu nezohlednění zejména odměny za marketingové služby.

159 Navíc pokud jde o argument žalobkyň, podle kterého se Komise nemohla dovolávat liberalizace odvětví letecké dopravy v Evropě, aby odůvodnila odmítnutí srovnávací analýzy bez předložení důkazů, které to mohou podpořit, je třeba zdůraznit, že Komise v bodě 363 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla liberalizaci, aby vysvětlila různorodost obchodních praktik mezi letišti, činící jakoukoli čistě srovnávací analýzu složitější. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, napadené rozhodnutí nemá za cíl vyloučit srovnávací analýzu v souvislosti s určením, zda by subjekt v tržním hospodářství přistoupil k dané dohodě v liberalizovaných odvětvích nebo dokonce ve všech odvětvích.

160 Zatřetí, pokud jde o argument žalobkyň, podle kterého odmítnutí srovnávací analýzy letišť je v rozporu s přístupem Komise v jiných odvětvích, je třeba připomenout, že pojem „státní podpora“ má právní povahu a musí být vykládán pouze na základě čl. 107 odst. 1 SFEU, a nikoli na základě jakékoli předchozí správní praxe Komise, i kdyby byla ustálená (viz rozsudek ze dne 3. července 2014, Španělsko a další v. Komise, T-319/12 a T-321/12, nezveřejněný, EU:T:2014:604, bod 46 a citovaná judikatura).

161 Kromě toho samotná skutečnost, že Komise nepoužila údaje shromážděné na základě svých žádostí o informace týkajících se porovnání letišť, nezpochybňuje důvěryhodnost napadeného rozhodnutí. Jak totiž vysvětluje Komise, nelze jí vytýkat, že nezískala údaje, které v konečném důsledku nepovažovala za relevantní pro přijatý přístup. V bodě 365 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že jí žádná dotčená třetí osoba nenavrhla vzorek letišť, která by byla dostatečně srovnatelná s letištěm Pau ve vztahu k množství určených parametrů.

162 Proto je třeba vzhledem k předcházejícím úvahám konstatovat, že argumentace žalobkyň, podle které Komise nesprávně usoudila, že různost situací letišť v projednávané věci znehodnocuje „srovnávací analýzu společnosti Ryanair“, musí být zamítnuta.

2) K druhé výhradě vycházející z nesprávného odkazu na smlouvy o marketingových službách uzavřené s AMS

163 Úvodem je třeba uvést, že žalobkyně se dovolávají zprávy vypracované jejich ekonomickým poradcem, kterou předložily Komisi v rámci správního řízení (dále jen „studie ze dne 31. srpna 2011“). Tato studie nejprve identifikuje na základě předem definované metodiky tři letiště na porovnání. Následně porovnává poplatky, které platila Ryanair letišti Pau, s poplatky, které platí na uvedených letištích. Konečně studie dospívá k závěru, že úroveň poplatků placených společností Ryanair na letišti Pau je podstatně vyšší než úroveň poplatků placených na těchto srovnávaných letištích, a to jak na základě ceny za zpáteční let, tak i na základě ceny za cestujícího. Podle uvedené studie tyto výsledky naznačují, že poplatky placené společností Ryanair na letišti Pau byly na úrovni, která je v souladu s poplatky, jaké by jí nabídl za podobných okolností soukromý investor v tržním hospodářství vlastnící letiště. Studie ze dne 31. srpna 2011 ostatně uvádí, že provedená analýza nezohledňuje marketingové dohody, to znamená smlouvy o marketingových službách uzavřené mezi letištěm Pau a AMS.

164 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně odmítla studii ze dne 31. srpna 2011 jako neužitečnou z důvodu, že se omezila na platby vycházející ze smluv o letištních službách, aniž zohlednila platby vycházející ze smluv o marketingových službách. Podle žalobkyň cena za marketingové služby odráží nezávislou tržní hodnotu, jak ji prokazuje několik ekonomických studií, které byly předloženy v průběhu správního řízení, a tato cena zcela kompenzuje tuto hodnotu, což vede k nulovému čistému výsledku. Skutečnost, že smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách byly podepsány v ten samý den a společnostmi náležejícími do téže skupiny, neumožňuje Komisi považovat platby na základě smlouvy o marketingových službách za snížení letištních poplatků upravených smlouvami o letištních službách.

165 V tomto ohledu je třeba připomenout, že pokud Komise ověřuje, zda konkrétní transakce obsahuje prvky státní podpory, je povinna zohlednit kontext, ve kterém se odehrává tato transakce (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 13. prosince 2011, Konsum Nord v. Komise, T-244/08, nezveřejněný, EU:T:2011:732, bod 57). Přezkoumání transakce mimo její kontext by totiž mohlo vést k čistě formálním výsledkům, které neodpovídají hospodářské realitě (rozsudek ze dne 8. ledna 2015, Club Hotel Loutraki a další v. Komise, T-58/13, nezveřejněný, EU:T:2015:1, bod 91 a citovaná judikatura).

166 V rámci použití kritéria soukromého investora je nezbytné v rámci použití kritéria soukromého investora posuzovat obchodní transakci jako celek, aby se ověřilo, zda se státní entita chovala jako hospodárný subjekt v tržním hospodářství. Komise má totiž povinnost při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext (viz rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59 a citovaná judikatura).

167 V projednávané věci měla Komise v napadeném rozhodnutí za to, že každá smlouva o marketingových službách byla neoddělitelně spojena se smlouvou o letištních službách a že proto bylo pro každou smlouvu o marketingových službách třeba analyzovat tuto smlouvu i smlouvu o letištních službách, která byla uzavřena souběžně, jako jedno opatření (body 286 až 313 napadeného rozhodnutí). Pro dosažení tohoto závěru v bodech 289 a 290 napadeného rozhodnutí zejména konstatovala, že všechny smlouvy o marketingových službách a odpovídající smlouvy o letištních službách byly uzavřeny téměř současně a mezi týmiž stranami, které tvoří jeden hospodářský subjekt. Komise navíc uvedla v bodech 291 až 313 odůvodnění napadeného rozhodnutí určitý počet dalších prvků, které dokazovaly další a silnější vazby mezi smlouvami o marketingových službách a smlouvami o letištních službách, které byly uzavřeny souběžně. Komise tak po přezkoumání obsahu různých smluv o marketingových službách v bodě 305 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že poskytování služeb bylo jak svým trváním, tak svou povahou úzce spojené se službami letecké dopravy společnosti Ryanair, které byly předmětem smluv o letištních službách. V tomto ohledu poznamenala, že smlouvy o marketingových službách uváděly, že vycházejí ze závazku společnosti Ryanair provozovat dotčené služby letecké dopravy. Rovněž konstatovala, že marketingové služby nejsou zdaleka pojaty tak, aby

obecně a bez rozdílu zvyšovaly návštěvnost města Pau a jeho oblasti turisty a podnikateli, ale zaměřují se konkrétně na osoby, které by mohly využít dopravních služeb společnosti Ryanair, a mají za hlavní cíl propagovat tyto služby. Komise mimoto v bodě 306 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že z výše uvedených zjištěných skutečností vyplývá, že pokud by neexistovala dotčená letecká spojení, a tedy ani smlouvy o letištních službách, které se jich týkají, nebyly by uzavřeny ani smlouvy o marketingových službách. Komise konečně z prohlášení francouzských orgánů vyvodila, že uzavření všech smluv o letištních službách bylo podmíněno uzavřením smluv o marketingových službách (viz body 309 až 311 napadeného rozhodnutí).

168 Žalobkyním se nepodařilo tuto analýzu zpochybnit. Komise nevycházela jen ze skutečnosti, že každá smlouva o marketingových službách byla podepsána téměř ve stejný den jako smlouva o letištních službách stranami patřícími do téže skupiny společností. Zohlednila nejen tyto prvky, ale i jiné prvky, jako jsou zejména stejná znění smluv o marketingových službách a konstatování, že v případě neexistence dotčených leteckých spojení by smlouvy o marketingových službách nebyly uzavřeny. V tomto ohledu je třeba uvést, že dotčené smlouvy o marketingových službách výslovně uváděly, že vycházejí ze závazku společnosti Ryanair provozovat letecké spojení z letiště Pau.

169 Navíc žalobkyně nepředložily žádný důkaz, který by vyvrátil analýzu Komise, podle níž každá smlouva o marketingových službách úzce souvisí se smlouvou o letištních službách a službách letecké dopravy, které jsou jejím předmětem.

170 Z toho vyplývá, že Komise mohla mít za to, aniž pochybila, že je vhodné pro každou smlouvu o marketingových službách analyzovat tuto smlouvu i smlouvu o letištních službách, uzavřené souběžně, jako jedno opatření.

171 V důsledku toho mohla Komise, aniž pochybila, usuzovat, že transakcemi, které mají být analyzovány, byly komplexní celky tvořené smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách a že srovnávací analýza pouze letištních poplatků fakturovaných ze strany CCIPB dotčeným leteckým společnostem ve srovnání s letištními poplatky fakturovanými na jiných letištích vůbec neposkytne užitečný ukazatel, pokud jde o kritérium subjektu v tržním hospodářství (bod 367 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Studie z 31. srpna 2011 se totiž omezila na porovnání letištních poplatků, zatímco správné uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství znamenalo, že v projednávané věci se smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách zohledňují jako jedna transakce.

172 Tvrzení žalobkyň, podle kterého cena marketingových služeb kompenzovalo hodnotu uvedených služeb, musí být odmítnuto. Toto tvrzení totiž vychází z nesprávného předpokladu, že marketingové služby a letištní služby byly odlišné a samostatné (viz body 165 až 170 výše), a že se proto cena za nákup marketingových služeb nemůže odečíst od letištních poplatků pocházejících z leteckého spojení provozovaného společností Ryanair, které bylo předmětem smlouvy o letištních službách uzavřené souběžně s dotčenou smlouvou o marketingových službách

173 Z toho vyplývá, že tvrzení žalobkyň, podle kterého cena zaplacená za marketingové služby zcela kompenzuje hodnotu těchto služeb, musí být odmítnuto.

174 Proto je třeba odmítnout argument žalobkyň vycházející z nesprávného odkazu na smlouvy o marketingových službách uzavřené s AMS.

3) K třetí výhradě vycházející z odmítnutí srovnávací analýzy z důvodu, že zkoumané smlouvy vedly k inkrementálním nákladům vyšším než inkrementální příjmy

175 Žalobkyně tvrdí, že Komise pochybila, když odmítla srovnávací analýzu z důvodu, že se údajně dalo předvídat, že zkoumané smlouvy vedly k inkrementálním nákladům vyšším než inkrementální příjmy. Přístup Komise údajně zavádí provedení analýzy inkrementální ziskovosti v rámci srovnávací analýzy, a znamená tedy společné uplatnění těchto dvou analýz, což je v rozporu s judikaturou.

176 V tomto ohledu je pravda, že se Komise v napadeném rozhodnutí domnívala, že i za předpokladu, že by bylo možno na základě platné srovnávací analýzy určit, že se dotčené ceny v rámci různých transakcí, jež jsou předmětem tohoto přezkumu, rovnají nebo přesahují tržní cenu stanovenou pomocí srovnávacího vzorku transakcí, nemohla by přesto Komise dospět na tomto základě k závěru, že jsou tyto transakce v souladu s tržní cenou, pokud by se ukázalo, že v okamžiku jejich uzavření mohl správce letiště očekávat, že vyvolají inkrementální náklady přesahující inkrementální příjmy. Podle Komise subjekt v tržním hospodářství nemá žádný zájem nabízet zboží nebo služby za tržní cenu, pokud takové jednání vede k inkrementální ztrátě (bod 368 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

177 Je třeba připomenout, že srovnávací analýza je jen jedním z několika analytických nástrojů za účelem uplatnění kritéria soukromého investora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a že použití této metody analýzy nemůže zbavit Komisi povinnosti provést úplnou analýzu všech relevantních prvků sporné transakce a jejího kontextu. Komise proto mohla zohlednit skutečnost, že v dané transakci bylo možné předvídat záporný výnos (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 3. července 2014, Španělsko a další v. Komise, T-319/12 a T-321/12, nezveřejněný, EU:T:2014:604, body 44 a 45).

178 Komise proto v projednávaném případě nepochybila, když uvedla záporný výnos dotčených smluv ve svém zkoumání přiměřenosti srovnávací analýzy.

[*omissis*]

c) K výhradě vycházející z toho, že srovnávací analýza údajně prokazuje, že prostřednictvím smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách nebyla poskytnuta žádná výhoda

228 Žalobkyně s odkazem na ekonomické zprávy a jiné důkazy obsažené ve správním spisu tvrdí, že srovnávací analýza prokazuje, že smlouva o marketingových službách a smlouva o letištních službách neposkytly žádnou hospodářskou výhodu. Na jedné straně z několika ekonomických zpráv vyplývá, že cena uvedená ve smlouvě o marketingových službách je v souladu s tržní cenou získanou společností AMS od soukromých zákazníků nebo s tržní cenou zaplacenou soukromými zákazníky za srovnatelné služby poskytované jinými poskytovateli služeb. Na druhé straně studie ze dne 31. srpna 2011 dokazuje, že letištní poplatky placené společností Ryanair na letišti Pau jsou na úrovni, která je v souladu s úrovní poplatků, které by jí byly nabídnuty za podobných okolností subjektem v tržním hospodářství, který vlastní letiště.

229 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že jak uvedla Komise, argumentace žalobkyň, která vychází z uvedených ekonomických zpráv a studie ze dne 31. srpna 2011, je neúčinná, protože je založena na chybném předpokladu, že marketingové služby a letištní služby jsou odlišné a samostatné, zatímco pokud jde o dotčené smlouvy, bylo při každé smlouvě o marketingových službách třeba analyzovat tuto smlouvu a odpovídající smlouvu o letištních službách jako jedno opatření pro určení, zda představovaly výhodu (viz body 165 až 170 výše).

230 Pokud jde o smlouvy o marketingových službách, je třeba připomenout, že dotčené ekonomické zprávy nezohledňují skutečnost, že letiště Pau přijímalo marketingové služby společnosti AMS, aby jimi propagovalo provozování leteckých spojení zajišťovaných společností Ryanair. Dvě ekonomické zprávy tak porovnávali ceny reklamních prostor a marketingu na internetových stránkách společnosti Ryanair

s cenami fakturovanými internetovými stránkami jiných leteckých společností nebo jinými internetovými stránkami o cestování formou reklamy na internetu. Stejně tak další ekonomická zpráva porovnává ceny uvedené v sazebníku společnosti AMS s cenami podle sazebníků reklamních služeb na široké škále jiných evropských internetových stránek o cestování. Zprávy zejména netvrdí, že inzerenti na jiných internetových stránkách o cestování jsou srovnatelní s letišti, které nakupují marketingové služby spojené se službami letecké dopravy letecké společnosti.

231 Kromě toho dotčené předložené ekonomické zprávy vycházejí z předpokladu, že marketingové služby a letištní služby jsou odlišné a samostatné, přičemž se vůbec nesnaží zpochybnit analýzu Komise, podle níž smlouvy o marketingových službách jsou neoddělitelně spojeny se smlouvami o letištních službách a službách letecké dopravy, které jsou jejich předmětem. Žalobkyně se proto nemohou platně odvolávat na tyto ekonomické zprávy, aby vyvrátily tuto analýzu.

232 Pokud jde o příklady smluv o marketingových službách, kterými si některá soukromá letiště koupila služby společnosti AMS, stačí konstatovat, že žalobkyně neprokázaly, že soukromá letiště se nacházela ve srovnatelné situaci jako letiště Pau, když uzavřely tyto smlouvy.

233 Pokud jde o smlouvy o letištních službách, studie ze dne 31. srpna 2011 se omezuje na srovnání letištních poplatků uložených na letišti Pau s letištními poplatky uloženými na porovnávaných letištích, aniž zohlednila odpovídající smlouvu o marketingových službách, ačkoli oba druhy smluv musí být považovány za jedno opatření.

234 Tuto výhradu žalobkyň je tudíž třeba zamítnout.

[*omissis*]

2. K druhé části vycházející z nesprávného posouzení a nedostatku odůvodnění, pokud jde o analýzu inkrementální ziskovosti

[*omissis*]

a) K nepřiznání ze strany Komise přiměřené hodnoty marketingovým službám společnosti AMS v analýze inkrementální ziskovosti

250 Žalobkyně tvrdí, že Komise přiřadila celkové náklady vynaložené na základě smlouvy o marketingových službách ke smlouvám o letištních službách, přičemž uvedla, že jedinou výhodou, kterou CCIPB mohla očekávat ze smluv o marketingových službách, byl nárůst objemu dopravy (v daném případě zajištění míry naplnění letů ve výši 85 %) během doby provozování linek společnosti Ryanair, přičemž ostatní výhody byly příliš nejisté na to, aby se mohly zohlednit při výpočtu ziskovosti smluv. Komise tak údajně rozdělila celkové náklady na marketingové služby na dobu trvání zkoumaných smluv, aniž zahrnula další výhody vyplývající ze smluv o marketingových službách.

251 Konkrétně žalobkyně zaprvé tvrdí, že vzhledem k neexistenci důkazů o nepřiměřeně vysoké ceně je adekvátní hodnotou služby, včetně marketingové nebo reklamní služby, tržní cena. Vzhledem k tomu, že Komise uvedla částky, které letiště Pau zaplatilo společnosti AMS, mezi náklady ve své analýze inkrementální ziskovosti, hodnota služeb poskytnutých společností AMS měla být zahrnuta do zisku, a tedy měla vést k čistému nulovému výsledku.

252 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že cílem smluv o marketingových službách nebylo zajištění vysoké míry naplnění linek společnosti Ryanair. Letiště Pau dosáhlo požadované úrovně objemu dopravy prostřednictvím smluv o letištních službách, zatímco vysoká míra naplnění linek je zajištěna

společností Ryanair prostřednictvím jejího vlastního marketingu, zejména prostřednictvím oznámení o nízkých cenách na vybraných linkách během krátkých období při častých intervalech. Letiště údajně nemůže uskutečnit tuto práci pro společnost Ryanair prostřednictvím marketingu společnosti AMS.

253 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně uvedla, že internetová stránka společnosti Ryanair může být užitečná pouze pro propagování linek společnosti Ryanair a může nabízet pouze marketing s krátkodobým účinkem, protože není tak účinná jako řada jiných internetových stránek. Komise nepřezkoumala důkazy, které poskytla společnost Ryanair a které prokazovaly velkou popularitu internetové stránky této společnosti, ale prostě uvedla, že tato stránka není účinná v porovnání s jinými internetovými stránkami a reklama v televizi a na plakátech by zasáhla více spotřebitelů.

254 Z tohoto důvodu se Komise údajně dopustila zjevně nesprávného posouzení a neposkytla dostatečné odůvodnění, když marketingovým službám společnosti AMS nepřiznala přiměřenou hodnotu.

255 Komise odmítá argumenty předložené žalobkyněmi.

256 Úvodem je třeba uvést, že žalobkyně svými argumenty předloženými na podporu této výhrady zpochybňují způsob, jakým byla hodnota marketingových služeb zahrnuta do analýzy inkrementální ziskovosti týkající se dotčených smluv.

257 V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí analyzovala zisky, které by mohl na základě smluv o marketingových službách očekávat subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB. Zvláště konstatovala, že marketingové služby mohly podnítit četnost využívání leteckých spojení, kterých se týkají dotčené smlouvy. Dodala, že z tohoto účinku měla prospěch nejen letecká společnost, ale i letiště Pau, neboť nárůst počtu cestujících se pro správce letiště mohl projevit zvýšením příjmů z poskytování letištních a jiných služeb. Z toho vyvodila, že při posuzování zájmu o uzavření zkoumaných smluv by mohl subjekt v tržním hospodářství zohlednit tento pozitivní účinek (body 332 až 335 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Naproti tomu Komise odmítla jako příliš nejisté všechny výhody smlouvy o marketingových službách jdoucí nad rámec leteckých spojení, na které se vztahovaly dotčené smlouvy, a nad rámec jejich trvání (body 337 až 358 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Následně Komise v rámci své analýzy inkrementální ziskovosti zahrnula tento možný prospěšný účinek do míry naplnění vybrané pro spojení, na která se vztahovaly smlouvy (bod 401 napadeného rozhodnutí). Naproti tomu částky zaplacené CCIPB společnosti AMS za koupi marketingových služeb zahrnula mezi náklady, které mají být odečteny od inkrementálních příjmů spojených s dotyčnými leteckými spojeními (body 416 a 429 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

258 Je třeba mít za to, že argumentace založená na nedostatku odůvodnění napadeného rozhodnutí musí být vzhledem k předcházejícím úvahám zamítnuta. Způsob, jakým Komise zohlednila hodnotu marketingových služeb poskytnutých společností AMS v analýze inkrementální ziskovosti, totiž z napadeného rozhodnutí vyplývá jednoznačně.

259 Kromě toho se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení.

260 Zaprvé, pokud jde o argument žalobkyň, kterým kritizují analýzu Komise týkající se užitečnosti internetové stránky společnosti Ryanair, který je třeba zkoumat před ostatními tvrzeními, je totiž na jedné straně třeba zdůraznit, že posuzováním dlouhodobosti pozitivních účinků smlouvy o marketingových službách, které by předpokládal podnikatel v tržním hospodářství, Komise nezpochybnila popularitu internetové stránky společnosti Ryanair, jak vyplývá z předložených důkazů, pokud jde o počet přímých návštěv nebo návštěv přes vyhledávače, ale zkoumala její vliv na nákupní chování lidí, kteří ji navštívili. Komise se zejména domnívala, že je málo pravděpodobné, aby vzpomínka, kterou si návštěvníci internetové stránky společnosti Ryanair uchovali z propagace Pau a jeho regionu jako turistické destinace, mohla přetrvat a ovlivnit jejich nákupy letenek po více než několik týdnů (bod 341 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

261 V důsledku toho musí být odmítnuto tvrzení žalobkyň, podle kterého Komise nepřezkoumala důkazy prokazující popularitu internetové stránky společnosti Ryanair. Jak totiž správně uvádí Komise, popularita, kterou má uvedená internetová stránka, neumožňuje vyvodit závěry o očekávaných dlouhodobých účincích návštěvy na této internetové stránce věnované Pau na chování spotřebitelů a na objem dopravy na letiště Pau, vzhledem k omezenému trvání takové reklamy a skutečnosti, že byla téměř výhradně omezena na podstránku téže stránky věnovanou Pau, a nebyla viditelná na celé uvedené internetové stránce.

262 Na druhé straně Komise s cílem posoudit účinky na chování spotřebitelů v bodě 341 odůvodnění napadeného rozhodnutí usoudila, že reklamní kampaň může mít trvalý vliv, pokud jsou reklamní činnosti prováděny pomocí jednoho nebo více reklamních prostředků, kterým jsou spotřebitelé často vystaveni během daného období. Jako příklady uvedla reklamní kampaň na všeobecných televizních kanálech a rozhlasových stanicích, na všech internetových stránkách nebo venkovních reklamních panelech či billboardech umístěných na veřejných prostranstvích, jelikož taková kampaň může vyvolat takový trvalý účinek na spotřebitele, pokud měli přístup k těmto prostředkům pasivně a opakovaně. Naopak se domnívala, že propagační akce omezená na některé podstránky pouze na internetových stránkách společnosti Ryanair může mít jen obtížně účinek výrazně přesahující trvání této propagační akce. Podle ní je málo pravděpodobné, že by si návštěvníci internetové stránky společnosti Ryanair zachovaly vzpomínku na zobrazenou reklamu na Pau a jeho region, která by byla trvalá a mohla by ovlivnit jejich nákupy letenek nad rámec několika týdnů. V tomto ohledu se v bodě 342 odůvodnění napadeného rozhodnutí domnívala, že je pravděpodobné, že návštěva dotčené internetové stránky nebude dostatečně častá na to, aby sama o sobě vyvolala u spotřebitele trvalou vzpomínku, že tato stránka obsahuje propagaci určité destinace.

263 Z toho vyplývá, že při posuzování účinků marketingových služeb Komise v zásadě vycházela hlavně z rozlišování mezi účinky kampaní, kterým byli spotřebitelé často nebo dokonce pasivně a opakovaně vystavování, a reklamní činností na internetových stránkách společnosti Ryanair omezenou na některé podstránky během omezeného počtu dní v období pěti let, a tudíž nemající trvalé účinky nad rámec doby trvání reklamy.

264 Žalobkyně tvrdí, že stanovisko Komise nebere v úvahu mimořádně dlouhé trvání návštěv na internetových stránkách společnosti Ryanair a ignoruje názor marketingových odborníků, kteří zjistili, že cílené marketingové operace zaměřené na cílovou veřejnost jsou účinnější a rentabilnější než necílené a pasivní operace zaměřené na širokou veřejnost. V této souvislosti vycházejí ze dvou ekonomických zpráv.

265 V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise vysvětlila a v bodě 342 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že propagace regionu Pau na domovské internetové stránce společnosti Ryanair spočívala v jednoduchém odkazu na internetovou stránku, určenou CCIPB, během omezených nebo dokonce velmi krátkých období, pokud jde o počet dní, což sotva mohlo vyvolat trvalé účinky po skončení těchto propagačních aktivit. Zvláště vysvětlila, že žalobkyně se nepokoušely analyzovat ani vyčíslit zmírňující účinky marketingových služeb na základě smluv o marketingových službách na chování spotřebitelů a jejich dlouhodobý dopad na objem dopravy na letišti Pau.

266 Ačkoli pasáže dotčených ekonomických zpráv obecně vysvětlují výhody cílené reklamy na cílovou skupinu veřejnosti, zejména prostřednictvím AMS, neumožňují dostatečně vyvodit závěry o skutečných dlouhodobých účincích takové reklamy na nákupní chování návštěvníků internetové stránky společnosti Ryanair a na četnost využívání leteckých linek, na které se vztahují dotčené smlouvy.

267 V důsledku toho se žalobkyním nepodařilo prokázat, že se Komise dopustila nesprávného posouzení, když v bodech 341 a 342 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla za to, že je málo pravděpodobné, že by přístup k propagaci destinace Pau na internetových stránkách společnosti Ryanair mohl pobízet

návštěvníky uvedené stránky ke koupi letenek společnosti Ryanair do Pau nad rámec několika týdnů po tomto přístupu, nebo že by reklama na této stránce mohla mít účinek, který by významně přesahoval rámec této propagace.

268 Proto je třeba odmítnout argument žalobkyň, podle kterého Komise nesprávně usoudila, že propagace na internetových stránkách společnosti Ryanair měla pouze krátkodobý účinek nepřesahující rámec trvání dotčených smluv nebo leteckých spojení, na které se nevztahují tyto smlouvy.

269 Z toho tedy vyplývá, že žalobkyním se nepodařilo prokázat, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když se v bodě 344 odůvodnění napadeného rozhodnutí domnívala, že pokud marketingové služby mohly podnítit četnost využívání leteckých spojení, na které se zaměřují smlouvy o marketingových službách během období provádění těchto služeb, je velmi pravděpodobné, že takový účinek byl po skončení tohoto období nebo v souvislosti s jinými spojeními nulový nebo zanedbatelný.

270 Ze stejných důvodů je třeba odmítnout argument žalobkyň, podle kterého Komise chybně nezkoumala, zda reklama na internetové stránce společnosti Ryanair zvýšila obecnou viditelnost letiště Pau vůči všem potenciálním cestujícím společnosti Ryanair, jakož i vůči obchodním společnostem specializovaným na maloobchodní prodej na letišti.

271 Proto je třeba odmítnout argument žalobkyň, podle kterého Komise nesprávně posoudila marketingový účinek internetové stránky společnosti Ryanair.

272 Pokud jde zadruhé o tvrzení, že jelikož se hodnota marketingových služeb rovnala tržní ceně, kompenzovala nákupní cenu těchto služeb jakožto náklady v analýze inkrementální ziskovosti, znovu vychází z toho, že marketingové služby a letištní služby jsou odlišnými a samostatnými službami a že hodnota marketingových služeb tedy musí být posuzována nezávisle na provozování leteckých spojení, která jsou předmětem smluv o poskytování letištních služeb, které se jich týkají, společností Ryanair.

273 Žalobkyně však platně nevyvrátily opačný přístup přijatý v napadeném rozhodnutí, podle kterého jsou smlouva o marketingových službách a smlouva o letištních službách úzce spojeny v tom smyslu, že marketingové služby jsou zásadně určeny na podporu leteckých spojení (viz body 165 až 170 výše a body 279 a 280 níže). Tímto přístupem Komise mohla, aniž jakkoli pochybila, považovat cenu za nákup marketingových služeb za inkrementální náklad, který se má odečíst od inkrementálních příjmů pocházejících z dotčených leteckých spojení.

274 Navíc žalobkyně platně nevyvrátily ani analýzu Komise, podle níž by subjekt v tržním hospodářství považoval jakoukoli jinou výhodu než tu, která vyplývá z pozitivního účinku na četnost využívání leteckých spojení provozovaných společností Ryanair, za příliš nejistou na to, aby se mohla zohlednit kvantifikovaným způsobem (viz body 337 až 358 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

275 Na jedné straně totiž Komise konstatovala, že i za předpokladu, že by marketingové služby mohly podnítit četnost využívání leteckých linek, na které se vztahují dotčené smlouvy, během trvání těchto smluv, bylo velmi pravděpodobné, že takový účinekby byl nulový nebo zanedbatelný nad rámec tohoto období nebo na jiných spojeních (body 339 až 342 a 344 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně nedokázaly zpochybnit toto konstatování (viz body 260 až 268 výše).

276 Na druhé straně žalobkyně nepředložily žádný poznatek, který by vyvrátil analýzu Komise, podle níž dvě metody, navržené společností Ryanair v studiích ze dne 17. a 31. ledna 2014 během správního řízení, pro vyhodnocení výhod vyplývajících ze smluv o marketingových službách, které jdou nad rámec dotčených leteckých spojení a doby trvání provozování těchto leteckých spojení, měly velmi nejisté a nespolehlivé výsledky (body 345 až 357 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

277 Za těchto okolností žalobkyně neprokázaly, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když založila analýzu inkrementální ziskovosti na předpokladu, že subjekt v tržním hospodářství by zohlednil smlouvu o marketingových službách pouze v souvislosti s pozitivním účinkem na počet cestujících, kteří využívají letecké spojení zajišťované společností Ryanair, a tím i v souvislosti s dodatečnými inkrementálními příjmy spojenými s dopravou cestujících na tomto spojení, přičemž cenu za nákup marketingových služeb, která se má platit společnosti AMS, by měl za inkrementální náklad pro letiště Pau, který se má odečíst od inkrementálních příjmů, a ne jako náklad kompenzovaný hodnotou marketingových služeb.

278 Zatřetí je třeba odmítnout argument žalobkyň, podle kterého se Komise nesprávně domnívala, že předmětem smlouvy o marketingových službách bylo zaručit vysokou míru naplnění letů na spojeních provozovaných společností Ryanair.

279 V tomto ohledu je třeba uvést, že se Komise na základě různých prvků, které se týkají zakázek marketingových služeb, jak jsou popsány v bodech 292 až 304 odůvodnění napadeného rozhodnutí, domnívala, že se marketingové služby zaměřovaly speciálně na osoby, které mohly využívat dopravní služby společnosti Ryanair, a jejich hlavním cílem bylo propagovat tyto služby, a nikoli obecně a všestranně propagovat navštěvování města Pau a jeho regionu turisty a cestujícími za účelem obchodu (bod 305 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

280 Je třeba schválit tuto analýzu, která vychází z konstatování, že marketingové služby dodávané správcům letiště Pau byly určeny potenciálním cestujícím společnosti Ryanair, kteří využívají letecká spojení provozovaná touto leteckou společností na letiště Pau nebo z tohoto letiště, ačkoli tyto služby propagovaly turistické atrakce a obchodní setkání v regionu Pau. Uvedené služby se tedy nejeví jako úzce spojené s leteckými spojeními provozovanými společností Ryanair.

281 Kromě toho propagace leteckých spojení společnosti Ryanair prostřednictvím marketingových služeb zakoupených od společnosti AMS nebránila společnosti Ryanair, aby si sama zajistila vysokou míru naplnění letů svou vlastní propagací.

282 Začtvrté žalobkyně v replice tvrdí, že Komise nesprávně nezahrnula do své analýzy inkrementální ziskovosti výhody marketingových služeb z důvodu uvedeného v bodě 379 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že subjekt podnikatel v tržním hospodářství by údajně odmítl uzavřít transakci podle smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách, pokud by inkrementální náklady vynaložené při této transakci překročily inkrementální příjmy vyjádřené v aktualizované hodnotě, a to i v případě, že by cena, která má být zaplacena za tyto služby na trhu, byla nižší než tržní cena nebo rovna tržní ceně.

283 Podle žalobkyň toto tvrzení Komise nezohledňuje hospodářskou realitu. Na jedné straně soukromé společnosti často investují velké částky do programů na rozvoj své značky, přičemž na začátku nebo v počáteční fázi jim vznikají inkrementální ztráty. Cílem není okamžité získání návratnosti investic, ale získání dlouhodobých výhod. Žalobkyně se odvolávají na dřívější rozhodovací praxi Komise, která v rámci analýzy inkrementální ziskovosti zohledňovala kvalitativní a strategické cíle letišť jdoucí nad rámec prosté analýzy nákladů a výhod. Příspěvek marketingu k image letiště byl rovněž použit v této analýze. Kromě toho odkazují na bod 66 pokynů z roku 2014, který uvádí, že Komise při posuzování ujednání mezi letišti a leteckými společnostmi rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti. Na druhé straně podle judikatury údajně platí, že pokud není lepší alternativy, marginální ztráty jsou slučitelné s kritériem subjektu v tržním hospodářství. Záporná prodejní cena může být v souladu s tímto kritériem, pokud neexistují jiné možnosti, jako například úpadek, a pokud je tedy ztráta pro stát, který je prodávajícím, nižší. Komise však postupovala nesprávně, když neposoudila ztráty, které by způsobilo uzavření letiště.

284 V tomto ohledu je třeba rovnou zdůraznit, že podle judikatury kvalifikace opatření jako státní podpory nezávisí na subjektivním hodnocení Komise a musí být určena nezávisle na jakékoli předchozí správní praxi tohoto orgánu, byla-li prokázána (viz rozsudek ze dne 3. července 2014, Španělsko a další v. Komise, T-319/12 a T-321/12, nezveřejněný, EU:T:2014:604, bod 46 a citovaná judikatura).

285 Z toho vyplývá, že není nutné zkoumat, zda je prokázána předchozí rozhodovací praxe Komise uváděná žalobkyněmi.

286 Naproti tomu je třeba zkoumat argument žalobkyň v souvislosti s kritériem subjektu v tržním hospodářství, jak vyplývá z čl. 107 odst. 1 SFEU.

287 V projednávaném případě Komise v bodě 379 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že hypotetický subjekt v tržním hospodářství, který se řídí vyhlídkami na ziskovost, by nebyl připraven koupit si marketingové služby, pokud by předpokládal, že navzdory pozitivnímu účinku těchto služeb na četnost využívání dotčených leteckých spojení by inkrementální náklady vyplývající ze smluv překračovaly inkrementální příjmy vyjádřené v aktualizované hodnotě.

288 Avšak aniž by bylo nutné rozhodnout o otázce, zda by vzhledem k čl. 107 odst. 1 SFEU byl subjekt v tržním hospodářství provozující letiště schopen nakupovat marketingové služby při utrpění inkrementální ztráty vyjádřené v čisté aktualizované hodnotě, je třeba poznamenat, že každopádně žalobkyně neprokázaly, že takový subjekt jednající na místě CCIPB by byl připraven v projednávaném případě jednat takovýmto způsobem.

289 V projednávané věci se žalobkyně ve své argumentaci omezily na obecné tvrzení, že soukromé společnosti často investují velké částky do rozvoje své značky, přičemž nesou počáteční inkrementální ztráty, aniž ihned získají návratnost investic, s cílem dosáhnout dlouhodobých výhod. Neprokázaly, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že v bodech 345 až 357 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že výhody ze smluv o marketingových službách přesahující rámec leteckých spojení, které byly předmětem smluv, a dobu provozování těchto leteckých spojení byly mimořádně nejisté a nelze je vyčíslit v dostatečně spolehlivé míře, kterou by subjekt v tržním hospodářství považoval za dostačující.

290 Žalobkyně zvláště nepředložily žádné důkazy, které by vyvrátily analýzu Komise, podle níž obě metody, které během správního řízení navrhla Ryanair ve studiích ze dne 17. a 31. ledna 2014, za účelem hodnocení výhod ze smluv o marketingových službách přesahujících rámec dotčených leteckých spojení a dobu využívání těchto leteckých spojení, to znamená budoucí příjmy pocházející z proslulosti a silného image značky díky marketingovým službám, vedly k velmi nejistým a velmi nespolehlivým výsledkům (viz body 347 až 350 a 353 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

291 Z toho vyplývá, že žalobkyně neprokázaly, že subjekt v tržním hospodářství jednající na místě provozovatelů letiště Pau by se domníval, že marketingové služby zakoupené od společnosti AMS představují investici, která může vytvořit dlouhodobé výhody.

292 Pokud jde konečně o argument žalobkyň vycházející z nejméně nákladného řešení, je třeba zdůraznit, že Komise, aniž pochybila, v napadeném rozhodnutí konstatovala, že subjekt v tržním hospodářství nacházející se v postavení správce letiště Pau by očekával, že dotčené smlouvy nebudou ziskové. Proto jak správně uvedla Komise, nepodepsání dotčených smluv by se pro takový subjekt ukázalo jako lepší alternativa, jelikož tyto smlouvy měly negativní inkrementální ziskovost a jejich uzavření by vedlo ke zhoršení finanční situace uvedeného letiště.

293 Proto i za předpokladu, že by uzavření letiště Pau jeho vlastníkovi způsobilo vyšší ztrátu než inkrementální ztrátu očekávanou vzhledem k uplatňování kombinace dotčených smluv, subjekt v tržním hospodářství, řídící se vyhlídkami ziskovosti, jednající v postavení správce uvedeného letiště, by v projednávaném případě spíše upřednostnil neuzavření těchto smluv.

294 Z toho vyplývá, že argumentace žalobkyň musí být odmítnuta.

295 Vzhledem ke všem předcházejícím úvahám je třeba dospět k závěru, že Komise, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, mohla v analýze inkrementální ziskovosti zohlednit pouze příjmy plynoucí z leteckých spojení, které byly předmětem zkoumaných smluv po dobu trvání těchto smluv, i když zahrnula náklady spojené se smlouvou o marketingových službách, které měly vzniknout v plné výši během uvedeného období.

296 Z toho vyplývá, že veškeré argumenty žalobkyň, podle kterých Komise nepřiznala přiměřenou hodnotu marketingovým službám společnosti AMS, musejí být odmítnuty.

297 Konečně žalobkyně v replice uvádějí, že tvrzení Komise v žalobní odpovědi, podle kterého by subjekt v tržním hospodářství nebyl ochoten platit svému zákazníkovi po období dosahující až osmi let, očekávaje návratnost vynaložených peněžních prostředků během následujících let, není opodstatněné.

298 V tomto ohledu žalobkyně tvrdí, že na jedné straně jsou letiště velké dlouhodobé infrastrukturní projekty, jejichž investiční horizont zahrnuje několik desetiletí, a na straně druhé se podle ekonomické a finanční literatury ziskovost investice nemusí nutně omezovat na očekávanou čistou aktualizovanou hodnotu budoucích finančních toků vytvořených touto investicí, ale může také zahrnovat hodnotu strategických možností. Subjekt v tržním hospodářství by údajně mohl z krátkodobého hlediska realizovat ztrátovou investici, a to i s nulovou nebo zápornou čistou aktualizovanou hodnotou, pokud by měla strategický význam a poskytla by podniku příležitost uskutečnit z dlouhodobého hlediska ziskovější investice, které by kompenzovaly počáteční ztráty. Ztrátový program reklamy by tak mohl představovat strategickou investici v tom, že by rozvíjel hodnotu značky, a tím zvyšoval ziskovost společnosti z dlouhodobého hlediska.

299 V tomto ohledu se na jedné straně Komise, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, mohla domnívat, že subjekt v tržním hospodářství nacházející se v situaci správce letiště Pau by se nespoléhal na obnovení dotčených smluv, a proto by nesouhlasil se vznikem ztrát během očekávané doby trvání smluv, z důvodu, že by za ně získal kompenzaci z budoucích zisků (viz body 365 až 380 výše).

300 Na druhé straně je třeba uvést, že jak uvádí Komise, žalobkyně neprokázaly, že hospodářská a finanční literatura týkající se odvětví elektřiny a investičních projektů je relevantní pro posouzení chování správce letiště Pau při otevření nového leteckého spojení. Každopádně, pokud jde o vývoj hodnoty značky z dlouhodobého hlediska zavedením marketingového programu, stačí odkázat na body 289 a 290 výše.

301 Proto je třeba odmítnout argument žalobkyň a dospět k závěru, že výhrada musí být zamítnuta v plném rozsahu.

b) K odmítnutí důvodů, z nichž vycházelo rozhodnutí správce letiště Pau uzavřít smlouvu o marketingových službách

302 Žalobkyně tvrdí, že tvrzení Komise učiněné v bodě 379 napadeného rozhodnutí, podle kterého subjekt řídící se vyhlídkami ziskovosti by nebyl připraven uzavřít smlouvu o marketingových službách, kdyby stanovila, že inkrementální náklady vyvolané dotčenými smlouvami převyšují inkrementální příjmy, nezohledňuje obchodní realitu. Soukromé společnosti často investují značné částky do rozvoje značek, přičemž vědí, že na začátku utrpí inkrementální ztráty. Jejich cílem není dosáhnout okamžitou návratnost investic, ale dosáhnout zisku z dlouhodobého hlediska.

303 Žalobkyně tvrdí, že Komise nezohlednila početné kvalitativní a strategické výhody, které mohla CCIPB důvodně očekávat od smluv o marketingových službách, konkrétně zlepšení image letiště Pau a zvýšení jeho tržní hodnoty, diverzifikaci leteckých společností a zvýšení podílu příchozích cestujících.

304 Žalobkyně se odvolávají na judikaturu, která Komisi při posuzování sporných opatření ukládá zohlednit všechny relevantní skutečnosti, předchozí rozhodovací praxi Komise týkající se opatření podpory letištím, která zohledňovala kvalitativní a strategické cíle, kromě analýzy nákladů a výnosů, a bod 66 pokynů z roku 2014. V replice dodaly, že zahrnutí předvídatelných zisků do analýzy by vedlo k tomu, že by inkrementální náklady nepřekračovaly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě.

305 Komise se domnívá, že podmínka dodatečné ziskovosti stanovená v bodě 63 pokynů z roku 2014, podle níž lze dohodu uzavřenou mezi letištěm a leteckou společností považovat za dohodu v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství tehdy, když z pohledu *ex ante* postupně přispívá k ziskovosti letiště, a podmínka, aby se zohlednil rozsah, ve kterém dohoda může být považována za součást celkové strategie letiště vedoucí k dosažení ziskovosti přinejmenším z dlouhodobého hlediska, stanovená v bodě 66 týchž pokynů, jsou kumulativní podmínky. Komise vysvětluje, že poté, co konstatovala, že všechny dotčené smlouvy nesplňují podmínku dodatečné ziskovosti, mohla dospět k závěru, že žádná z těchto smluv nedodržuje kritérium podnikatele v tržním hospodářství, přičemž nemusela zkoumat jinou kumulativní podmínku uvedenou v bodě 66 pokynů z roku 2014.

306 V tomto ohledu je třeba rovnou připomenout, že podle judikatury kvalifikování opatření jako státní podpory nezávisí na subjektivním hodnocení Komise, takže není nutné zkoumat, zda je prokázána předchozí rozhodovací praxe Komise, kterou uvádějí žalobkyně (viz body 284 a 285 výše).

307 Je třeba zkoumat výhradu žalobkyň, podle které Komise nesprávně nezohlednila důvody, z nichž vychází rozhodnutí správce letiště Pau uzavřít smlouvu o marketingových službách, vzhledem ke kritériu subjektu v tržním hospodářství, jak vyplývá z čl. 107 odst. 1 SFEU.

308 Je třeba připomenout, že Komise má v rámci uplatnění kritéria soukromého investora povinnost zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext (viz rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59 a citovaná judikatura).

309 V projednávaném případě Komise v bodě 379 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že hypotetický subjekt v tržním hospodářství, který se řídí vyhlídkami na ziskovost, by nebyl připraven koupit si marketingové služby, pokud by předpokládal, že navzdory pozitivnímu účinku těchto služeb na četnost využívání dotyčných leteckých spojení by inkrementální náklady vyplývající ze smluv překračovaly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě.

310 Aniž by bylo třeba rozhodnout o tezi Komise, že dohodu uzavřenou mezi letištěm a leteckou společností, která má za následek inkrementální ztrátu v čisté aktualizované hodnotě, nelze považovat za dohodu, která splňuje kritérium subjektu v tržním hospodářství z důvodu, že je součástí celkové strategie letiště, která má vést k ziskovosti z dlouhodobého hlediska, je třeba každopádně konstatovat, že z důvodů uvedených níže žalobkyně v projednávané věci neprokázaly, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když nezohlednila takzvané kvalitativní a strategické výhody uváděné žalobkyněmi.

311 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že Komise, opírajíc se zejména o ekonomickou správu a určitá prohlášení CCIPB během správního řízení, měla zohlednit skutečnost, že z pohledu CCIPB bylo cílem smluv o marketingových službách dostat do povědomí letiště Pau zejména u veřejnosti ve státech na druhém konci leteckých spojení zajišťovaných společností Ryanair a zvýšit obecnou známost a atraktivnost tohoto letiště. Reklama je pro regionální letiště nezbytností. CCIPB mohla důvodně očekávat zlepšení image letiště a z dlouhodobého hlediska i zvýšení jeho tržní hodnoty pro jeho vlastníky.

312 V tomto ohledu je rovnou třeba konstatovat, že v napadeném rozhodnutí Komise nezpochybnila užitečnost, či dokonce nutnost regionálních letišť vypracovat marketingovou strategii.

313 Na druhé straně se Komise v napadeném rozhodnutí domnívala, že marketingové služby společnosti AMS nemohly pozvednout image letiště Pau z dlouhodobého hlediska. Žalobkyně nepředložily žádný poznatek, který by prokazoval, že analýza Komise byla v této souvislosti stižena zjevně nesprávným posouzením (viz body 260 až 268, 289 a 290 výše).

314 Kromě toho ze spisu vyplývá, že jak vysvětlila Komise, části ekonomické zprávy, na které se odvolávají žalobkyně, neupřesňují, který typ reklamy společnosti AMS může vyvolat trvalé účinky, ani konkrétně neuvádějí, zda marketingové služby společnosti AMS zakoupené správcem letiště Pau mohly ovlivnit chování zákazníků a zlepšit image uvedeného letiště trvalým způsobem nad rámec období, na které se vztahovaly smlouvy o marketingových službách nebo na jiných leteckých spojeních, než těch, které provozovala Ryanair z letiště Pau. Mimoto jak vysvětluje Komise, na rozdíl od napadeného rozhodnutí příslušné části dané zprávy nezohledňují přesnou působnost těchto smluv.

315 Proto je třeba odmítnout argument žalobkyň, podle kterého se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení týkajícího se zohlednění vůle zlepšit image, a v důsledku toho tržní hodnotu letiště Pau díky smlouvám o marketingových službách.

316 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že CCIPB mohla od smluv o marketingových službách očekávat, že přispějí k diverzifikaci leteckých společností na letišti Pau. Na základě ekonomické zprávy vysvětlují, že důkaz o úspěchu letiště, které provádělo reklamu na svou vlastní propagaci, může povzbudit jiné letecké společnosti, aby zahrnuly toto letiště do svého programu. Žalobkyně zdůrazňují, že ačkoli na začátku aktivit společnosti Ryanair v Pau bylo letiště využíváno hlavně společností Air France, a proto ve velké míře záviselo na této letecké společnosti, tato úloha se postupně snižovala vysokorychlostními železničními spoji. Pro letiště Pau by z obchodního hlediska bylo racionální přidělit takto nevyužitou kapacitu letecké společnosti, která by mu pomohla stát se méně závislou na skupině Air France.

317 Je však třeba konstatovat, že žalobkyním se nepodařilo prokázat, že marketingové služby poskytnuté společností AMS by umožnily subjektu v tržním hospodářství jednajícímu na místě CCIPB přilákat další letecké společnosti na letiště Pau. Komise zejména v bodech 337 až 358 napadeného rozhodnutí konstatovala, že jediná jistá výhoda, kterou by takový podnikatel mohl očekávat od smluv o marketingových službách, spočívá ve zvýšení počtu cestujících na leteckých spojeních provozovaných společností Ryanair. Naproti tomu se domnívala, že jakákoli výhoda, která překračuje rámec těchto spojení, byla příliš nejistá na to, aby se mohla zohlednit kvantifikovaným způsobem. Žalobkyně nepředložily žádný důkaz, který by zpochybnil toto posouzení Komise.

318 Kromě toho, jak správně uvádí Komise, ačkoli vůle přilákat jiné letecké společnosti na vyplnění nevyužité kapacity letiště může představovat ekonomicky racionální strategii, za okolností projednávané věci by subjekt v tržním hospodářství vyžadoval přinejmenším to, aby příchod nové letecké společnosti nevyvolal inkrementální náklady přesahující inkrementální příjmy.

319 V reakci na tvrzení, které žalobkyně uvedly v replice a podle kterého rozsáhlá mezinárodní síť společnosti Ryanair kompenzovala nedostatek známosti letiště Pau v zahraničí, Komise věrohodně vysvětlila, že cestující z celého světa se tam mohli dostat prostřednictvím společnosti Air France přes Paříž (Francie) a že Ryanair je letecká společnost, která zajišťuje pouze přímá spojení „z bodu do bodu“ a nenabízí přestupy do jiných destinací.

320 Proto je třeba zamítnout výhradu žalobkyň, podle které se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení týkajícího se výhody, kterou pro letiště Pau představovala diverzifikace leteckých společností.

321 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že se Komise nevyjádřila k otázce, zda cílem smluv o marketingových službách bylo zvýšit podíl cestujících pocházejících z druhého konce leteckých spojení do Pau (příchozí cestující) na celkovém počtu cestujících, které se Ryanair zavázala přivést na letiště Pau. Zvýšení tohoto podílu na celkovém počtu cestujících společnosti Ryanair na letišti údajně není spojeno s nárůstem celkového

počtu cestujících. První nárůst se týká rozdělení mezi cestující pocházející ze spádové oblasti tohoto letiště (odchozí cestující) a cestující pocházející z druhého konce leteckých spojení do Pau (příchozí cestující), zatímco druhý nárůst se týká absolutních čísel. Cíl zvýšení podílu „příchozích cestujících" byl údajně důležitou součástí samotných podmínek uvedených smluv. V důsledku toho, vzhledem k tomu, že „příchozí cestující" mohli vytvořit vyšší příjmy mimo letecké dopravy než „odchozí cestující", hrozilo při analýze přírůstkové ziskovosti Komise podhodnocení úrovně příjmů nepocházejících z letectví, které mohlo dotčené letiště rozumně očekávat z těchto smluv.

322 V tomto ohledu Komise vysvětlila, že spíše než na podíl „příchozích cestujících" vzhledem k celkovému počtu cestujících je třeba zaměřit se na absolutní počet „příchozích cestujících", neboť tento ukazatel je důležitý pro příjmy dosažené jak společností Ryanair, tak i CCIPB, díky letištním poplatkům, které jsou částečně založeny na počtu cestujících, a díky příjmům nepocházejícím z letecké dopravy. Navíc uvedla, že na rozdíl od podílu „příchozích cestujících" ve vztahu k celkovému počtu cestujících byl absolutní počet „příchozích cestujících" skutečně spojen s nárůstem celkového počtu cestujících, neboť tento nárůst činil součet „příchozích cestujících" a „odchozích cestujících". Kromě toho Komise vysvětlila, že vliv smluv o marketingových službách na absolutní počet příchozích cestujících jako podskupinu celkového počtu cestujících na dotčených leteckých spojeních tvořil základ pro odhad toků příjmů vyplývajících z letištních poplatků a příjmů nepocházejících z letectví.

323 Žalobkyně odpověděly, že Ryanair a správci letiště Pau nemají stejné zájmy, protože Ryanair zajišťuje absolutní počet cestujících a má prospěch jak z přepravy „příchozích cestujících", tak i z přepravy „odchozích cestujících", zatímco letiště má zájem zajistit, aby tento absolutní počet zahrnoval co nejvíce příchozích cestujících. Proto tvrzení Komise, že absolutní počet „příchozích cestujících" je skutečně spojen s nárůstem celkového počtu cestujících, představuje chybné zobecnění.

324 V tomto ohledu i za předpokladu, že absolutní počet cestujících a podíl „příchozích cestujících" se nutně nenacházejí v neměnném vztahu, je třeba konstatovat, že jak uvádí Komise, v napadeném rozhodnutí přistoupila k analýze vlivu smluv o marketingových službách na očekávané inkrementální příjmy za účelem uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství, přičemž pro příjmy nepocházející z letectví vycházela z tříletého historického pohyblivého průměru těchto příjmů letiště Pau upraveného tak, aby zohledňoval inflaci, a uplatnila míru naplnění letů ve výši 85 % na let, která byla příznivá pro žalobkyně (body 401, 414 a 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

325 Za těchto okolností nelze platně tvrdit, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když provedla analýzu na základě celkového počtu „příchozích cestujících", aniž provedla úpravu zohledňující poměr mezi „příchozími cestujícími" a „odchozími cestujícími", zvláště když ani sám správce letiště Pau nevypracoval *ex ante* odhad budoucích příjmů nepocházejících z letectví, které by měly vyplývat ze smluv o marketingových službách.

326 Proto je třeba zamítnout argumentaci žalobkyň týkající se výhod spojených s nárůstem objemu příchozí dopravy.

327 Vzhledem k předcházejícím úvahám je třeba odmítnout argumentaci žalobkyň týkající se odmítnutí důvodů, z nichž vychází rozhodnutí letiště Pau uzavřít smlouvu o marketingových službách

c) O odmítnutí možnosti, že část marketingových služeb mohla být zakoupena z důvodů obecného zájmu

328 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně odmítla možnost, že část marketingových služeb byla zakoupena z důvodů obecného zájmu. V tomto ohledu kritizují stanovisko Komise vyjádřené v bodě 324 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle něhož se veřejnoprávní subjekt nemůže domnívat, že nákup marketingových služeb zajišťujících propagaci činností určených podniků tvoří součást úkolů, které jsou vlastní veřejnoprávnímu subjektu a spočívají v podpoře místního rozvoje, a tím obejít

čl. 107 odst. 1 SFEU. Uvedené stanovisko nebere v úvahu skutečnost, že cílem marketingu prováděného na internetových stránkách společnosti Ryanair na základě plnění smluv o marketingových službách bylo propagovat region Pau, nikoli letecké služby společnosti Ryanair. Mimoto, toto stanovisko Komise zavádí všeobecný zákaz nákupů marketingových služeb veřejnoprávními subjekty od podniků, které poskytují jiné služby na místní úrovni, nezávisle na obsahu marketingových služeb a uplatnění tržní ceny.

329 Komise odmítá argumentaci předloženou žalobkyněmi.

330 Nejprve je třeba konstatovat, že Komise v bodech 323 a 324 odůvodnění napadeného rozhodnutí zkoumala marketingové služby z pohledu provozovatele letiště Pau, který jedná jako subjekt pověřený úkoly v obecném zájmu. Komisi totiž šlo o to, zda za předpokladu, že by chování provozovatele letiště Pau muselo být posuzováno vzhledem k jeho roli veřejnoprávního subjektu pověřeného úkoly obecného zájmu, v daném případě úkoly rozvoje města Pau a jeho regionu, a ne jako správce letiště, mohly být dotčené zvláštní marketingové služby považovány za odpovídající skutečným potřebám veřejného pořizovatele (body 315, 316 a 322 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

331 V této souvislosti Komise v bodě 323 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že ačkoli nelze vyloučit, že CCIPB má při své úloze hospodářského rozvoje regionu Pau potřebu obrátit se na podnikatelské subjekty s cílem provést reklamní činnosti na propagaci regionu, týkaly se marketingové služby společnosti AMS propagační činnosti zaměřené na obchodní činnost dvou přesně určených společností, a to společnosti Ryanair a správce letiště Pau. V bodě 324 odůvodnění napadeného rozhodnutí dodala, že umožnit subjektu pověřenému místním hospodářským rozvojem zakoupit si marketingové služby především určené k propagaci výrobků nebo služeb některých místních podniků z důvodu, že tyto služby napomáhají místnímu hospodářskému rozvoji, aniž taková opatření představovala státní podporu, by bylo obcházením čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise z toho v bodě 325 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyvodila, že marketingové služby zakoupené správcem letiště Pau nelze považovat za odpovídající skutečné potřebě.

332 Kritiku žalobkyň, podle níž měly marketingové služby sloužit k propagaci regionu, a nikoli leteckých služeb společnosti Ryanair, nelze přijmout. Z bodů 165 až 170, jakož i z bodů 279 a 280 výše totiž vyplývá, že se Komise, aniž pochybila, mohla domnívat, že jednotlivé smlouvy o marketingových službách byly úzce spojeny s leteckými službami společnosti Ryanair a zdaleka nebyly určeny pro obecný a nediferencovaný nárůst návštěvnosti města Pau a jeho regionu turisty a cestujícími za účelem obchodu, jelikož marketingové služby se specificky soustředily na osoby, které mohly využít leteckou dopravu společnosti Ryanair, a jejich hlavním cílem bylo propagovat tyto služby (viz zejména body 292 až 305 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

333 Toto konstatování není vyvráceno skutečností, že orgány místní správy prostřednictvím seznámení se se studií CCIPB poznaly hospodářské přínosy přílivu návštěvníků do svého regionu a že jedním z jejich úkolů byla propagace regionu. Žalobkyně mimoto nepředložily žádný jiný důkaz zpochybňující toto konstatování Komise.

334 Konečně argument žalobkyň, podle kterého stanovisko Komise vyjádřené v bodech 323 a 324 napadeného rozhodnutí ukládá příliš široký zákaz ohledně nákupu marketingových služeb orgány veřejné moci, nelze přijmout. Problém, který zmínila Komise v uvedených bodech odůvodnění, se totiž týkal skutečnosti, že marketingové služby zakoupené veřejnoprávním subjektem mohly sloužit jako nástroj, který je v podstatě určen k propagaci letů společnosti Ryanair na letiště Pau. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, se tedy Komise nezaměřila na nákupy marketingových služeb od společnosti, která na místní úrovni poskytovala jiné služby bez ohledu na obsah marketingových služeb.

335 Argumentace žalobkyň proto musí být odmítnuta.

d) K posouzení smluv uzavřených se společností AMS bez zohlednění hlediska subjektu v tržním hospodářství vlastnícího letiště, který je odlišný od hlediska subjektu v tržním hospodářství provozujícího letiště

336 Žalobkyně tvrdí, že Komise pochybila, když nezkoumala CCIPB a smíšené sdružení jako subjekty v tržním hospodářství, které mají odlišné, ačkoli úzce spojené, zájmy, a to zájmy správce a zájmy majitele letiště Pau. Do své analýzy smluv o marketingových službách zejména nezahrnula smíšené sdružení, ačkoli CCIPB měla povinnost vrátit mu letiště a jeho duševní vlastnictví, včetně image značky, ihned po uplynutí doby platnosti koncesní smlouvy, což bylo stanoveno na 31. prosince 2015. Ze strany smíšeného sdružení by bylo údajně rozumné přisoudit větší hodnotu image značky a hodnotě letiště z dlouhodobého hlediska, zatímco zájmy CCIPB byly posouzeny spíše vzhledem k brzkému uplynutí platnosti koncese, ačkoli se snažila maximalizovat hodnotu letiště, a tím prokázat své schopnosti, aby jí znovu byla přidělena koncese.

337 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v rámci použití kritéria soukromého investora je nezbytné posuzovat obchodní transakci jako celek. Komise má totiž při hodnocení sporných opatření povinnost zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext (viz rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59 a citovaná judikatura), včetně těch, které se týkají situace orgánu nebo orgánů přijímajících sporná opatření.

338 V projednávané věci i za předpokladu, že by povinnost CCIPB vrátit majetek letiště v bezvadném stavu zahrnovala image značky letiště Pau, je třeba rovnou konstatovat, že smlouvy o marketingových službách byly uzavřeny pouze tím subjektem, který je provozovatelem letiště, a nikoli vlastníkem letiště.

339 Kromě toho z napadeného rozhodnutí vyplývá, že smlouvy o marketingových službách nemohly mít trvalé účinky na image značky a viditelnost letiště Pau nad rámec doby jejich platnosti (viz body 345 až 353 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a že po 1. dubnu 2011 už nebyla platná žádná z těchto smluv. Jak správně zdůrazňuje Komise, za těchto okolností tyto smlouvy nemohly mít přímý vliv na situaci smíšeného sdružení, které do 31. prosince 2015 nemělo převzít zpět držení letiště

340 Z toho vyplývá, že Komise, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, mohla uplatnit kritérium subjektu v tržním hospodářství na smlouvy o letištních službách, aniž se vyjádřila k zájmu smíšeného sdružení na vrácení letiště Pau k 31. prosinci 2015, tedy více než čtyři roky po uplynutí platnosti smluv o marketingových službách.

[*omissis*]

f) K uplatnění příliš krátkého časového horizontu přijatého Komisí za účelem analýzy subjektu v tržním hospodářství

365 Žalobkyně tvrdí, že Komise tím, že se omezila na dobu platnosti každé ze zkoumaných smluv, stanovila příliš krátký časový horizont při uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství.

366 V tomto ohledu zaprvé tvrdí, že přístup použitý Komisí je v rozporu s obchodní realitou velkých letišť, která často nemají žádný závazek leteckých společností a jsou provozována na základě všeobecných obchodních podmínek, které umožňují uvedeným leteckým společnostem okamžitě ukončit své činnosti na letišti. Obchodní plány letišť se údajně tvoří na několik desetiletí a jejich prognózy příjmů a výdajů jsou údajně založeny na rozumné analýze kapacity letiště bez jakéhokoli smluvního závazku ze strany leteckých společností. Krátkodobé obchodní plány založené na trvání každé individuální smlouvy, jak to navrhuje Komise, by pravděpodobně vedly k záporným výsledkům.

367 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že Komise se nesprávně domnívala, že podnikatel v tržním hospodářství by se nespoléhal na obnovení dotčených smluv po uplynutí doby jejich platnosti ani by neignoroval skutečnost, že nízkonákladové letecké společnosti jako Ryanair jsou známé tím, že velmi dynamicky rozvíjejí své činnosti. Na jedné straně se racionálně spravovaná letiště snaží vstoupit do dlouhodobých obchodních vztahů s leteckými společnostmi, které výrazně překračují původní dobu platnosti dohody. Subjekt v tržním hospodářství je připraven převzít rizika a uzavřít obchody, které jsou zpočátku ztrátové, s vyhlídkou na rozvoj činnosti a obnovení smlouvy. Pro společnost Ryanair závazek otevřít nové letecké spojení představuje pouze odůvodněné riziko v očekávání dlouhodobého obchodního vztahu, což se potvrdilo zvláštními klauzulemi ve smlouvě o poskytování letištních služeb. Na druhé straně většina letišť, která jednají se společností Ryanair, očekává, že se jejich obchodní vztah prodlouží nad rámec původní doby platnosti dohody. Obvyklý profil obchodních vztahů společnosti Ryanair s letišti tak údajně prokazuje, že tyto vztahy se rozvíjejí z dlouhodobého hlediska a jako celek přesahují horizont pěti let. Kromě toho vzhledem k tomu, že žalobkyně a CCIPB uzavřely sérii smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách, přičemž první byla podepsána v roce 2003 a poslední v roce 2010, subjekt v tržním hospodářství by předpokládal, že dlouhodobá obchodní spolupráce přesahující počáteční dobu platnosti dotčených smluv by byla vytvořena nejpozději v roce 2005.

368 Komise navrhuje zamítnout argumentaci žalobkyň.

369 Z judikatury (viz bod 140 výše) vyplývá, že je třeba zkoumat, zda se Komise, aniž se dopustila pochybení, mohla domnívat, že by subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB posoudil zájem na uzavření každé ze zkoumaných smluv s použitím časového horizontu omezeného na platnost dotčených smluv.

370 Chování subjektu v tržním hospodářství se řídí vyhlídkami na ziskovost z dlouhodobého hlediska (rozsudek ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-305/89, EU:C:1991:142, bod 20). Takový subjekt, který chce maximalizovat svůj zisk, je připraven nést rizika kalkulovaná při stanovení přiměřené odměny, se kterou může počítat pro svou investici.

371 V projednávané věci se Komise v napadeném rozhodnutí domnívala, že při posuzování zájmu o uzavření smlouvy o letištních službách nebo smlouvy o marketingových službách by si subjekt v tržním hospodářství zvolil za časový rámec pro své posouzení období platnosti dotčených smluv (bod 393 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Rovněž měla za to, že subjekt v tržním hospodářství by totiž v okamžicích uzavírání smluv nepočítal s jejich obnovením, ať už za stejných, nebo odlišných podmínek, po uplynutí jejich platnosti, a to tím spíše, že nízkonákladové společnosti jako společnost Ryanair byly a jsou známy velmi dynamickým vývojem svých činností v oblasti otevírání a uzavírání spojů nebo zvyšování a snižování jejich četnosti. Domnívala se, že jakékoli obnovení smluv by pro subjekt v tržním hospodářství představovalo dlouhodobou a příliš nejistou vyhlídku do budoucna k tomu, aby mohl na takové vyhlídce založit rozumná ekonomická rozhodnutí (body 393 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

372 Mimoto je nesporné, že smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách byly uzavřeny na dobu určitou. Také je nesporné, jak uvádí Komise, přičemž žalobkyně jí neprotiřečí, že v okamžiku uzavření každé z dotčených smluv s žalobci CCIPB nevypracovala žádný obchodní plán a neprovedla žádnou analýzu inkrementální ziskovosti, hodnotící závazky přijaté letištěm Pau vůči žalobkyním.

373 V této souvislosti Komise mohla, aniž se dopustila pochybení, mít za to, že subjekt v tržním hospodářství by posuzoval ziskovost smluv vzhledem k nákladům a příjmům očekávaným během doby jejich platnosti.

374 Stejně tak mohla Komise, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, mít za to, že pro správce letiště bylo velmi obtížné posoudit pravděpodobnost, že bude letecká společnost chtít pokračovat v provozování leteckého spojení nad rámec doby, na kterou se zavázala smlouvou o letištních službách, neboť ví, že letecké společnosti, zejména nízkonákladové, ukázaly, že k otevření a uzavření leteckých spojení přistupují velmi dynamickým způsobem (viz body 355 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Za těchto okolností se mohla Komise, aniž se dopustila pochybení, domnívat, že běžně opatrný a pečlivý subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB by se nespoléhal na vůli společnosti Ryanair prodloužit provozování tohoto leteckého spojení po uplynutí doby platnosti smlouvy.

375 Skutečnost, že dohoda z roku 2003 a SMS z roku 2005 byly uzavřeny tak, že upravovaly možnost prodloužení o dodatečné pětileté období, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, sama o sobě neumožňuje předpokládat, že subjekt v tržním hospodářství by již v době uzavírání smluv počítal s prodloužením dotčených leteckých spojení. Kromě toho je třeba uvést, že jak uvádí Komise, aniž jí žalobkyně odporovaly, Ryanair mohla po zaplacení pokuty relativně snadno přestat provozovat plánované letecké spojení již před skončením smlouvy.

376 Je pravda, že běžně opatrný a pečlivý subjekt v tržním hospodářství může být ochoten přijmout obchodní riziko uzavřením dohody, která je po celou stanovenou dobu platnosti ztrátová, při reálném očekávání obnovení dohody a v důsledku toho dosažení budoucích zisků, které vynahradí tyto ztráty. Toto chování s cílem ziskovosti z dlouhodobého hlediska může být ekonomicky racionální. Z předcházejících úvah však vyplývá, že Komise mohla, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, mít za to, že takový subjekt by se v projednávané věci nespoléhal na obnovení smlouvy při jejím skončení. Mimoto je třeba připomenout, že žalobkyním se nepodařilo prokázat, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když se domnívala, že subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB by usuzoval, že kromě potenciálně pozitivního vlivu marketingových služeb na počet cestujících na leteckých spojeních, které byly předmětem dotčených smluv, během období provozování těchto leteckých spojení, byly další potenciální dlouhodobé výhody příliš nejisté na to, aby se mohly zohlednit kvantifikovaným způsobem (viz body 260 až 270, 276 a 290 výše).

377 Pokud jde o skutečnost, že žalobkyně a CCIPB uzavřely sérii smluv a dodatků od roku 2003 do roku 2010, je třeba zdůraznit, že všechny byly uzavřeny na dobu určitou, zejména pokud se týkaly otevření nových leteckých spojení. Za těchto podmínek se mohla Komise domnívat, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, že podnikatel v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB by se nespoléhal na ochotu společnosti Ryanair prodloužit provozování leteckého spojení po uplynutí doby platnosti dotčené smlouvy nebo dotčeného dodatku.

378 Konečně poznatky, které předložila Ryanair k prokázání toho, že průměrná délka jejích obchodních vztahů s letišti, na kterých provádí činnosti, přesahuje pět let, neumožňují prokázat dobu trvání provozování leteckých spojení z letiště Pau nebo na toto letiště. Jak totiž správně vysvětluje Komise, celková doba trvání obchodních vztahů mezi společností Ryanair a uvedenými letišti nezaručuje trvanlivost ostatních jednotlivých spojení. Navíc chování subjektu v tržním hospodářství se musí posuzovat umístěním tohoto subjektu do situace co nejbližší situaci správce letiště Pau. Jak správně uvedla Komise, zachování činnosti společnosti Ryanair na letišti závisí na konkrétní situaci dotyčného letiště a na konkrétních podmínkách, které jsou na něm nabízeny.

379 Stejně tak poznatky předložené společností Ryanair, které se týkají průměrné doby trvání jejích obchodních vztahů s letišti, na kterých působí, nevyvracejí zjištění Komise, že nízkonákladové letecké společnosti jako Ryanair jsou známé dynamickým rozvojem svých činností, jak pokud jde o otevření a uzavření leteckých spojení, tak i zvýšení a snížení frekvencí. Tyto poznatky umožňují nanejvýš prokázat trvanlivost některých jednotlivých leteckých spojení.

380 Proto je třeba odmítnout argument žalobkyň, kterým Komisi vytýkají, že za účelem své analýzy inkrementální ziskovosti omezila svou časovou projekci na dobu trvání smluv.

g) Ke skutečnosti, že Komise nesprávně založila své posouzení na leteckých spojeních, která jsou předmětem dotčených smluv

381 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně založila své posouzení výlučně na leteckých spojeních, která jsou předmětem dotčených smluv.

382 V tomto ohledu tvrdí, že Ryanair skutečně zvýšila počet leteckých spojení z roku 2003 až na tři letecká spojení v roce 2008 v souladu s rozumnými očekáváními, které by mohl mít subjekt v tržním hospodářství v předcházejících letech. Tato perspektiva se odráží i v závazku, který Ryanair převzala v dohodě z roku 2003 a v SMS z roku 2005, rozvíjet dodatečná letecká spojení a jejich frekvence. Kromě toho rozvoj činností v Pau odpovídá obecnému nárůstu činností společnosti Ryanair na jiných francouzských letištích. Subjekt v tržním hospodářství by se domníval, že je vysoce pravděpodobné, že počet a četnost leteckých spojení společnosti Ryanair se do konce prvních pěti let zvýší.

383 Komise navrhuje zamítnout argumentaci žalobkyň.

384 Z judikatury (viz bod 140 výše) vyplývá, že je třeba zkoumat, zda se Komise mohla, aniž se dopustila pochybení, v rámci analýzy inkrementální ziskovosti domnívat, že subjekt v tržním hospodářství jednající na místě správce letiště Pau by se při hodnocení zájmu na uzavření dotčených smluv omezil na zohlednění leteckých spojení, která byla předmětem uvedených smluv.

385 Rovnou je třeba konstatovat, že je nesporné, že Komise vycházela při své vlastní analýze inkrementální ziskovosti z leteckých spojení, na které se vztahují dotčené smlouvy a dodatky.

386 V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise uvedla, aniž jí žalobkyně odporovaly, že ačkoli některé smlouvy uváděly jiná letecká spojení, než jsou ta, na která se vztahovaly dotčené smlouvy, tato ustanovení byla vždy součástí doložek o vyvinutí maximálního úsilí.

387 Kromě toho Komise vysvětlila, aniž jí žalobkyně odporovaly, že otevření nových leteckých spojení bylo vždy spojeno s uzavřením nových smluv a v případě CCIPB s novými vyššími platbami jako protiplnění za marketingové služby, a tedy nemohlo být doprovázeno nadějemi subjektu v tržním hospodářství, že se zlepší ziskovost letiště Pau.

388 Mimoto je třeba připomenout, že poznatky předložené společností Ryanair, které prokazují, že velký počet letišť, které využívala ve Francii, umožňoval zajištění několika leteckých spojení, nemohou být rozhodující, protože chování subjektu v tržním hospodářství se musí posuzovat tak, že se posledně uvedený uvede do situace, která je co nejbližší situaci správce letiště Pau.

389 Pokud jde o argument žalobkyň, podle kterého Komise nezohlednila příznivý účinek úspor z rozsahu, které údajně vyplývají z nárůstu počtu cestujících v souvislosti s inkrementálními náklady a příjmy nepocházejícími z letecké dopravy na letišti Pau, je třeba uvést, že Komise, aniž jí žalobkyně protiřečily, uvedla, že francouzské orgány neuváděly úspory z rozsahu ani se je nepokusily kvantifikovat, že pro letiště Pau nebyl před uzavřením smluv vypracován žádný obchodní plán a úspory z rozsahu dosažené uvedeným letištěm pocházely zejména z činnosti společnosti Air France. Důkazy poskytnuté žalobkyněmi, které se týkají multiplikace úspor z rozsahu vzhledem k nárůstu počtu cestujících a velikosti letišť, nezpochybňují vysvětlení poskytnuté Komisí. Navíc, jak správně uvádí Komise, pouhá skutečnost, že uzavření smlouvy může zvýšit počet cestujících na letišti, sama o sobě nepostačuje k tomu, aby subjekt v tržním hospodářství přijal takový závěr bez ohledu na podmínky, které jsou s ním spojené.

390 Vzhledem k předcházejícím úvahám se Komise mohla domnívat, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, že obezřetný subjekt v tržním hospodářství nacházející se v situaci CCIPB by při svém hodnocení ziskovosti nevycházel z vyhlídek na případné dodatečné letecké spojení.

h) Ke skutečnosti, že Komise nesprávně nezohlednila širší výhody, které letiště Pau získalo ze svých vztahů se společností Ryanair

391 Žalobkyně se domnívají, že Komise ve své analýze inkrementální ziskovosti nesprávně nezohlednila kladné síťové účinky, které mohl podnikatel v tržním hospodářství očekávat od činností společnosti Ryanair na letišti Pau, ani dlouhodobější účinky vyplývající z marketingových služeb společnosti AMS. Vyšší počet uživatelů letiště Pau vyplývající z přítomnosti společnosti Ryanair zvyšuje přitažlivost uvedeného letiště a otevírá možnost otevření nových leteckých spojení a příchodu dalších leteckých společností a obchodních firem.

392 V tomto ohledu je třeba uvést, že jak uvedla Komise, pojem externích síťových efektů, na který se odvolávají žalobkyně, je spojen s vyhlídkou většího počtu cestujících.

393 Z předcházejících úvah však vyplývá, že se Komise mohla domnívat, aniž se dopustila pochybení, že obezřetný subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB by se nespoléhal na skutečnost, že obchodní vztah se společností Ryanair se rozšíří nad rámec provozování leteckých linek, na které se vztahují dotčené smlouvy. V důsledku toho je třeba připustit, že subjekt jednající v postavení běžně opatrného a pečlivého správce letiště by nezakládal své vyčíslení příjmů a nákladů na větším počtu cestujících pocházejících ze zvýšené frekvence stávajících leteckých spojení nebo zavedení dalších leteckých spojení společností Ryanair.

394 Stejně by se racionální subjekt v tržním hospodářství nespoléhal na příchod dalších leteckých společností nebo obchodních podniků na dotčeném letišti nad rámec doby platnosti smluv a dodatků uzavřených se společností Ryanair.

395 Za těchto okolností se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když nezohlednila síťové účinky, které jsou příliš nejisté.

396 Třetí žalobní důvod tedy musí být zamítnut.

D. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU z důvodu, že Komise neprokázala splnění podmínky selektivity

397 Žalobkyně tvrdí, opírajíce se o rozsudek ze dne 9. září 2014, Hansestadt Lübeck v. Komise (T-461/12, EU:T:2014:758), že Komise neprokázala, že získaly selektivní výhodu, protože ne všechna smluvní opatření jsou podle nich nutně selektivní. Komise zejména neprověřila, zda letiště Pau nabídlo stejné výhody ostatním tehdejším nebo potenciálním uživatelům.

398 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 107 odst. 1 SFEU zakazuje podpory, které „zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby“, a sice selektivní podpory (rozsudek ze dne 14. ledna 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, bod 54).

399 Je třeba připomenout, že požadavek selektivity plynoucí z čl. 107 odst. 1 SFEU musí být jasně odlišen od zjištění hospodářské výhody tak, že jakmile je zjištěna existence výhody v širším smyslu, která přímo či nepřímo vyplývá z určitého opatření, přísluší Komisi ještě prokázat, že uvedená výhoda je určena specificky jednomu či více podnikům. Zvláště jí přísluší prokázat, že dotčené opatření zavádí rozlišování mezi podniky, které se s ohledem na sledovaný cíl nacházejí ve srovnatelné situaci. Výhoda tedy musí být poskytnuta selektivním způsobem a tak, že určité podniky může zvýhodnit ve srovnání s ostatními podniky (viz rozsudek ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 59, a ze dne 30. června 2016, Belgie v. Komise, C-270/15 P, EU:C:2016:489, bod 48).

400 Je však třeba poznamenat, že požadavek selektivity je pojímán odlišně v závislosti na tom, zda je dotčené opatření koncipováno jako obecný režim podpor, či jako individuální podpora. V posledně uvedeném případě identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat její selektivitu. Naproti tomu v rámci přezkumu režimu podpor obecné povahy je třeba určit, zda z dotčeného opatření – ačkoli poskytuje obecnou výhodu – nemá ve skutečnosti prospěch pouze určitý druh podniků či určitá odvětví činnosti (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 60, a ze dne 30. června 2016, Belgie v. Komise, C-270/15 P, EU:C:2016:489, bod 49).

401 V projednávané věci musejí být dotčené smlouvy, jak byly analyzovány v napadeném rozhodnutí, považovány za smlouvy obsahující jednotlivou podporu.

402 Komise totiž v bodě 432 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že výhoda poskytnutá žalobkyním byla selektivní, protože vyplývala ze smluvních ustanovení, která byla specifická pro Ryanair nebo AMS.

403 S tímto konstatováním je třeba souhlasit. Smlouvy o poskytování letištních služeb a odpovídající smlouvy o marketingových službách, které se musí zkoumat jako jedno opatření (viz body 165 až 174 výše a zejména bod 172), obsahují podmínky, které byly individuálně dohodnuty mezi smluvními stranami. Uvádějí na jedné straně letecká spojení, která musí zajistit Ryanair, a letištní služby, které je CCIPB povinna poskytnout společnosti Ryanair, a na druhé straně marketingové služby, které se AMS zavázala poskytovat letišti Pau. Podrobně stanoví letištní poplatky a odměnu za marketingové služby, které mají zaplatit žalobkyně a CCIPB. Z napadeného rozhodnutí zvláště vyplývá, že odměna za marketingové služby, jaká byla sjednána mezi CCIPB a žalobkyněmi, představovala podstatnou část inkrementálních nákladů, a je tedy důležitým prvkem, který přispíval k očekávanému zápornému inkrementálnímu toku (příjmy mínus náklady), který představuje výhodu pro žalobkyně (viz body 416 a 417 a tabulky 7 až 11 napadeného rozhodnutí). Přestože jsou regulované letištní poplatky v zásadě použitelné na všechny letecké společnosti využívající letiště Pau, odměna za marketingové služby byla specifická pro vztah mezi CCIPB a žalobkyněmi.

404 Vzhledem k tomu, že za těchto okolností dotčené smlouvy obsahovaly podmínky, které byly zvlášť dohodnuté mezi letištěm Pau a žalobkyněmi, a poskytovaly žalobkyním výhodu, mají z tohoto důvodu selektivní povahu.

405 Rovněž není nutné ověřovat, zda dotčené smlouvy poskytují žalobkyním výhodu ve srovnání s jinými subjekty nacházejícími se ve srovnatelné skutkové a právní situaci (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 26. února 2015, Orange v. Komise, T-385/12, nezveřejněný, EU:T:2015:117, bod 52).

406 Kritérium porovnání příjemce s jinými hospodářskými subjekty, nacházejícími se ve srovnatelné skutkové a právní situaci vzhledem k cíli sledovanému opatřením, má totiž původ a odůvodnění v rámci posouzení selektivní povahy potenciálně obecných prováděcích opatření. Takové kritérium tedy není relevantní, pokud jde, jako v projednávaném případě, o posouzení selektivní povahy opatření *ad hoc*, které se týká pouze jednoho podniku a má za cíl změnit některá soutěžní omezení, která jsou mu vlastní (rozsudky ze dne 26. října 2016, Orange v. Komise, C-211/15 P, EU:C:2016:798, body 53 a 54, a ze dne 26. února 2015, Orange v. Komise, T-385/12, nezveřejněný, EU:T:2015:117, bod 53).

407 Pokud jde o rozsudek ze dne 9. září 2014, Hansestadt Lübeck v. Komise (T-461/12, EU:T:2014:758), je třeba uvést, že v projednávané věci není relevantní, protože se týkal opatření, které se vztahovalo na všechny hospodářské subjekty a jehož přezkum selektivity se musel provést v rámci zvláštního právního režimu s cílem posoudit, zda v tomto rámci uvedené opatření představuje výhodu pro některé podniky v porovnání s jinými podniky, které se s ohledem na cíl sledovaný uvedeným režimem nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci (rozsudek ze dne 21. prosince 2016,

Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, body 53 a 54), což neplatí v projednávané věci, zejména vzhledem k odměně za marketingové služby, která byla zvlášť dohodnutá mezi letištěm Pau a žalobkyněmi na základě sazebníku společnosti AMS.

408 Z toho plyne, že čtvrtý žalobní důvod, jakož i žaloba v plném rozsahu musí být zamítnuty.

409 Proto je třeba zamítnout žalobu v plném rozsahu, aniž je třeba rozhodnout o návrhu žalobkyň na organizační procesní opatření v rozsahu, v němž se týká jiných opatření než těch, která již byla nařízena.

IV. K nákladům řízení

410 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměly ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedeným uložit povinnost nést vlastní náklady řízení a nahradit náklady řízení Komise.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Ryanair DAC a Airport Marketing Services Ltd ponesou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 13. prosince 2018.

Podpisy.