Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο πενταμελές τμήμα)

της 13ης Δεκεμβρίου 2018*

«Κρατικές ενισχύσεις – Συμφωνίες συναφθείσες μεταξύ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Pau-Béarn με τη Ryanair και τη θυγατρική της Airport Marketing Services – Αερολιμενικές υπηρεσίες – Υπηρεσίες μάρκετινγκ – Απόφαση κηρύσσουσα την ενίσχυση μη συμβατή με την εσωτερική αγορά και διατάσσουσα την ανάκτησή της – Έννοια της κρατικής ενισχύσεως – Καταλογισμός στο κράτος – Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο – Πλεονέκτημα – Κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή – Ανάκτηση – Άρθρο 41 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων – Δικαίωμα προσβάσεως στον φάκελο – Δικαίωμα ακροάσεως»

Στην υπόθεση T-165/15,

Ryanair DAC, πρώην Ryanair Ltd, με έδρα το Δουβλίνο (Ιρλανδία),

Airport Marketing Services Ltd, με έδρα το Δουβλίνο,

εκπροσωπούμενες από τους G. Berrisch, E. Vahida, Ι.-Γ. Μεταξά-Μαραγκίδη, δικηγόρους, και τον B. Byrne, solicitor,

προσφεύγουσες,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους L. Flynn και S. Noë,

καθής,

με αντικείμενο προσφυγή δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ με αίτημα τη μερική ακύρωση της αποφάσεως (ΕΕ) 2015/1227 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22614 (C 53/07) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, τη Ryanair, την Airport Marketing Services και την Transavia (ΕΕ 2015, L 201, σ. 109).

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους G. Berardis, πρόεδρο, Σ. Παπασάββα, D. Spielmann (εισηγητή), Z. Csehi και O. Spineanu-Matei, δικαστές,

γραμματέας: P. Cullen, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 25ης Οκτωβρίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Απόφαση [1]

I. Ιστορικό της διαφοράς

A. Τα επίμαχα μέτρα

1 Προσφεύγουσες είναι η Ryanair DAC, πρώην Ryanair Ltd, και η Airport Marketing Services Ltd (στο εξής: AMS), εκ των οποίων η πρώτη είναι αεροπορική εταιρία που εδρεύει στην Ιρλανδία και εκτελεί περισσότερες από 1 600 πτήσεις ημερησίως, σε 189 προορισμούς σε 30 χώρες της Ευρώπης και της Βόρειας Αφρικής, ενώ η δεύτερη είναι θυγατρική της Ryanair και παρέχει υπηρεσίες στον τομέα της στρατηγικής μάρκετινγκ, με κύρια δραστηριότητα την πώληση διαφημιστικού χώρου στον ιστότοπο της Ryanair.

2 Ο αερολιμένας του Pau-Pyrénées (στο εξής: αερολιμένας του Pau) βρίσκεται στον Νομό Pyrénées-Atlantiques στη Γαλλία. Φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα είναι το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο (CCI) της Pau Béarn (στο εξής: CCIPB). Την 1η Ιανουαρίου 2007, η Γαλλική Δημοκρατία μεταβίβασε την κυριότητα επί του αερολιμένα του Pau σε ένωση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, τη Syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées (Μεικτή κοινοπραξία αερολιμένα Pau Pyrénées, στο εξής: μεικτή κοινοπραξία), μέλη της οποίας ήταν το Περιφερειακό Συμβούλιο της Nouvelle-Aquitaine, το Νομαρχιακό Συμβούλιο του Νομού Pyrénées-Atlantiques, ο Μητροπολιτικός Δήμος Pau Béarn Pyrénées και περισσότερες από δέκα ενώσεις οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης. Μετά την κτήση της κυριότητας επί του αερολιμένα του Pau, η μεικτή κοινοπραξία υποκατέστησε το Δημόσιο ως παραχωρούσα αρχή και υπεισήλθε στη σύμβαση παραχώρησης που είχε συναφθεί με το CCIPB, το οποίο εξακολούθησε να είναι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα μετά τη μεταβίβαση της κυριότητας στη μεικτή κοινοπραξία.

3 Η δραστηριότητα της Ryanair στον αερολιμένα του Pau άρχισε τον Απρίλιο του 2003. Κατά το εξεταζόμενο διάστημα, δηλαδή από το 2003 έως το 2011, η Ryanair εκτελούσε πολλά δρομολόγια, ιδίως προς το Λονδίνο (Ηνωμένο Βασίλειο), το Σαρλερουά (Βέλγιο), το Μπρίστολ (Ηνωμένο Βασίλειο) και το Beauvais (Γαλλία).

4 Στο πλαίσιο αυτό, το CCIPB συνήψε στις 28 Ιανουαρίου 2003 σύμβαση με τη Ryanair (στο εξής: συμφωνία του 2003), η οποία αποτέλεσε τη βάση για την έναρξη καθημερινού δρομολογίου μεταξύ του Pau (Γαλλία) και του αερολιμένα του Stansted στο Λονδίνο, έναντι της εφάπαξ καταβολής από το CCIPB του ποσού των 80 000 ευρώ. Το CCIPB δεσμευόταν, ακόμη, να καταβάλλει μηνιαίο ποσό ανά αναχωρούντα επιβάτη, έως 400 000 ευρώ ετησίως, για την προβολή του αερολιμένα του Pau μέσω των διαδικτυακών συνδέσμων στον ιστότοπο της Ryanair και ορισμένων άλλων διαφημιστικών μέσων. Επιπλέον, το CCIPB παρείχε, έναντι της καταβολής αερολιμενικών τελών, υπηρεσίες εδάφους και συναφείς υπηρεσίες για τις πτήσεις που εκτελούνταν από τη Ryanair.

5 Η συμφωνία του 2003 αντικαταστάθηκε, μετά την ακύρωσή της από το tribunal administratif de Pau (πρωτοβάθμιο διοικητικό δικαστήριο Pau, Γαλλία), από δύο νέες συμβάσεις που συνήφθησαν στις 30 Ιουνίου 2005, μία μεταξύ του CCIPB και της Ryanair και μία μεταξύ του CCIPB και της AMS (στο εξής: συμφωνίες του 2005). Οι συμβάσεις αυτές είχαν αρχική διάρκεια πέντε ετών.

6 Σύμφωνα με την πρώτη από τις συμβάσεις αυτές, η οποία επιγραφόταν «σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών» (contrat de services aéroportuaires, στο εξής: CSA του 2005), η Ryanair δεσμευόταν να διασφαλίσει την εκτέλεση ενός αρχικού προγράμματος πτήσεων σε ένα μόνον αεροπορικό δρομολόγιο, το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο Stansted, σε καθημερινή βάση. Η Ryanair αναλάμβανε την

1 Παρατίθενται μόνον οι σκέψεις των οποίων η δημοσίευση κρίνεται σκόπιμη από το Γενικό Δικαστήριο.

υποχρέωση να κάνει ό,τι ήταν δυνατόν [*εμπιστευτικό*] [2]. Το δε CCIPB εισέπραττε, για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, τα γενικώς ισχύοντα στον αερολιμένα αεροναυτικά τέλη (ιδίως το τέλος επιβατών και το τέλος προσγείωσης) και, για την παροχή υπηρεσιών εδάφους, ένα διμερώς καθοριζόμενο τέλος (ήτοι το τέλος υπηρεσιών εδάφους).

7 Με τη δεύτερη από τις συμβάσεις του 2005, η οποία επιγραφόταν «σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ» (contrat de services marketing, στο εξής: CSM του 2005), η AMS αναλάμβανε την υποχρέωση να παρέχει, μέσω του ιστοτόπου της Ryanair, διαφημιστικές υπηρεσίες οι οποίες αφορούσαν ιδίως τη σχετική με το Pau σελίδα, με αντάλλαγμα την ετήσια καταβολή του ποσού των 437 000 ευρώ από το CCIPB.

8 Εν συνεχεία, με τροποποιητικές πράξεις, οι συμβαλλόμενοι επεξέτειναν την εφαρμογή των ρυθμίσεων της CSA του 2005 στα επιπλέον δρομολόγια της Ryanair στον αερολιμένα του Pau. Προέβησαν επίσης στη σύναψη περαιτέρω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, καθώς και τροποποιητικών πράξεων.

9 Ειδικότερα, καταρχάς, με τροποποιητική πράξη επί της CSA του 2005, η οποία συνήφθη στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 μεταξύ του CCIPB και της Ryanair, προβλέφθηκε η επί πενταετία επέκταση της ισχύος των όρων της εν λόγω CSA στο αεροπορικό δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά, το οποίο θα εξυπηρετούνταν με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως. Την ίδια ημέρα, το CCIPB και η AMS συνήψαν σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, αρχικής διάρκειας πέντε ετών, με την οποία η AMS αναλάμβανε τη δέσμευση να προσθέσει σύνδεσμο προς την υποδειχθείσα από το CCIPB ιστοσελίδα στη βελγική και την ολλανδική σελίδα του ιστοτόπου της Ryanair έναντι της ετήσιας καταβολής από το CCIPB [*εμπιστευτικό*].

10 Εν συνεχεία, στις 17 Μαρτίου 2008, το CCIPB και η Ryanair υπέγραψαν τροποποιητική πράξη της CSA του 2005, η οποία προέβλεπε την επί ένα έτος επέκταση της ισχύος των όρων της εν λόγω CSA στο αεροπορικό δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ, το οποίο θα εξυπηρετούνταν με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως. Στις 31 Μαρτίου 2008, το CCIPB και η AMS συνήψαν σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ για το διάστημα από τις 16 Μαΐου έως τις 13 Σεπτεμβρίου 2008, με την οποία η AMS δεσμευόταν να προσθέσει επί οκτώ ημέρες στην αγγλική σελίδα του ιστοτόπου της Ryanair σύνδεσμο προς τον υποδειχθέντα από το CCIPB ιστότοπο έναντι της ετήσιας καταβολής από το CCIPB [εμπιστευτικό].

11 Επιπλέον, στις 16 Ιουνίου 2009, το CCIPB και η Ryanair υπέγραψαν τροποποιητική πράξη της CSA του 2005, η οποία προέβλεπε την επέκταση ισχύος των όρων της εν λόγω CSA στο δρομολόγιο Pau-Μπρίστολ για τη θερινή περίοδο του 2009. Την ίδια ημέρα, το CCIPB και η AMS σύναψαν σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ σε σχέση με το συγκεκριμένο δρομολόγιο, για το διάστημα από την 1η Απριλίου έως τις 24 Οκτωβρίου 2009, με την οποία η AMS δεσμευόταν να προσθέσει επί εννέα ημέρες στην αγγλική σελίδα του ιστοτόπου της Ryanair σύνδεσμο προς τον υποδειχθέντα από το CCIPB ιστότοπο έναντι της ετήσιας καταβολής από το CCIPB [εμπιστευτικό].

12 Στις 16 Ιουνίου 2009, το CCIPB και η AMS υπέγραψαν 2 ακόμη τροποποιητικές πράξεις των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ που είχαν συναφθεί προγενέστερα. Αφενός, με την τροποποιητική πράξη της CSM του 2005 σχετικά με το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο Stansted, το ετησίως καταβαλλόμενο από το CCIPB ποσό των [εμπιστευτικό] μειώθηκε σε [εμπιστευτικό] το 2009, λόγω της μείωσης του αριθμού των προγραμματισμένων πτήσεων της Ryanair. Αφετέρου, με την τροποποιητική πράξη της σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ της 25ης Σεπτεμβρίου 2007 σχετικά με το δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά, το ετησίως καταβαλλόμενο από το CCIPB ποσό των [εμπιστευτικό] μειώθηκε από 1ης Ιανουαρίου 2009 σε [εμπιστευτικό], χωρίς μεταβολή των παρεχόμενων υπηρεσιών.

2 Μη δημοσιευμένα εμπιστευτικά στοιχεία.

13 Τέλος, στις 28 Ιανουαρίου 2010, υπεγράφη μεταξύ του CCIPB και της AMS νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ για το χρονικό διάστημα από την υπογραφή της σύμβασης και έως ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης των αεροπορικών δρομολογίων. Οι προβλεπόμενες από την εν λόγω σύμβαση προωθητικές ενέργειες αφορούσαν το δρομολόγιο Pau-Λονδίνο Stansted, το οποίο εκτελούνταν από τις 30 Μαρτίου 2010 με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως για τουλάχιστον 220 πτήσεις, το δρομολόγιο Pau-Σαρλερουά, το οποίο θα εξυπηρετούνταν από την ίδια ημερομηνία με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως για τουλάχιστον 100 πτήσεις και το δρομολόγιο Pau-Beauvais το οποίο θα εξυπηρετούνται από τον Απρίλιο του 2010 με τρεις πτήσεις εβδομαδιαίως για τουλάχιστον 100 πτήσεις. Ως αντιπαροχή για την ανάρτηση διαδικτυακού συνδέσμου προς την υποδειχθείσα από το CCIPB ιστοσελίδα στην αρχική αγγλική, βελγική, ολλανδική και γαλλική σελίδα του ιστοτόπου της Ryanair για περιόδους 25 ή 45 ημερών, το CCIPB κατέβαλε το ποσό των [εμπιστευτικό].

14 Εκτιμώντας ότι τα τέσσερα συγκεκριμένα δρομολόγια δεν ήταν βιώσιμα, η Ryanair έπαυσε τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα του Pau τον Φεβρουάριο του 2011.

[*παραλειπόμενα*]

Γ. Προσβαλλομένη απόφαση

25 Κατά το πέρας της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση (ΕΕ) 2015/1227, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22614 (C 53/07) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, τη Ryanair, την Airport Marketing Services και την Transavia (ΕΕ 2015, L 201, σ. 109, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

26 Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή προέβη σε αναλυτική περιγραφή των μέτρων που αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης περί κινήσεως της διαδικασίας και της απόφασης περί επεκτάσεως. Τα μέτρα συνίσταντο, αφενός, σε χρηματοδοτήσεις προς τον αερολιμένα του Pau για επιδοτήσεις εξοπλισμού, καθώς και χρηματοδότηση των δαπανών που σχετίζονται με την άσκηση καθηκόντων δημόσιας αρχής (αιτιολογικές σκέψεις 88 έως 107 της προσβαλλόμενης απόφασης) και, αφετέρου, στις συμφωνίες μεταξύ του CCIPB και των προσφευγουσών, ιδίως τη συμφωνία του 2003, τις συμφωνίες του 2005, καθώς και τις διάφορες τροποποιητικές πράξεις και συμβάσεις που συνήφθησαν μετά το 2005, κατά τα περιγραφόμενα ανωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 38 έως 82 της προσβαλλόμενης απόφασης).

27 Η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού του 2004 και του 2009 υπέρ του αερολιμένα του Pau αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, οι οποίες ήταν, όμως, συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ. Εκτίμησε, ακόμη, ότι οι επιδοτήσεις των δαπανών που σχετίζονται με την άσκηση των καθηκόντων δημόσιας αρχής δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις (αιτιολογικές σκέψεις 581 και 582 της προσβαλλόμενης απόφασης).

28 Όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και τις τροποποιητικές πράξεις αυτών, τις οποίες συνήψε το CCIPB με τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή εκτίμησε ότι αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

29 Συναφώς, η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι διάφορες συμβάσεις τις οποίες είχε συνάψει το CCIPB ήταν καταλογιστέες στη Γαλλική Δημοκρατία (αιτιολογικές σκέψεις 265 και 281 της προσβαλλόμενης απόφασης). Προκειμένου να διαπιστώσει εάν υφίσταται πλεονέκτημα, η Επιτροπή εξέτασε εάν θα σύναπτε παρόμοιες συμβάσεις μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB και έχοντας ως γνώμονα την προοπτική του κέρδους.

30 Αρχικώς, η Επιτροπή προέβη, πρώτον, σε από κοινού ανάλυση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και των συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών ως ενιαίου μέτρου (αιτιολογικές σκέψεις 286 έως 313 της προσβαλλόμενης απόφασης), δεύτερον, εκτίμησε ότι το CCIPB είχε ενεργήσει ως διαχειριστής του αερολιμένα του Pau, και όχι ως δημόσια επιχείρηση που ασκεί καθήκοντα γενικού συμφέροντος (αιτιολογικές σκέψεις 314 έως 331 της προσβαλλόμενης απόφασης), τρίτον, έλαβε υπόψη της μόνον το θετικό αποτέλεσμα των υπηρεσιών μάρκετινγκ όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών των δρομολογίων που αποτελούσαν αντικείμενο των ως άνω συμβάσεων κατά το διάστημα πραγματοποίησης των δρομολογίων αυτών, εξαιρώντας άλλα οφέλη τα οποία θεώρησε υπερβολικά αβέβαια (αιτιολογικές σκέψεις 332 έως 358 της προσβαλλόμενης απόφασης), τέταρτον, δεν ακολούθησε, όσον αφορά την εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, τη μέθοδο που συνίσταται στη σύγκριση με την «τιμή της αγοράς» (στο εξής: συγκριτική ανάλυση), αλλά προέβη σε ex ante ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας (στο εξής: ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας) (αιτιολογικές σκέψεις 359 έως 372 της προσβαλλόμενης απόφασης) και, πέμπτον, προέβη σε συνολική εκτίμηση της συμπεριφοράς του CCIPB σε συνδυασμό με εκείνη του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau (αιτιολογικές σκέψεις 373 έως 376 της προσβαλλόμενης απόφασης).

31 Σε δεύτερο στάδιο, η Επιτροπή προέβη, για κάθε συνδυασμό σύμβασης υπηρεσιών μάρκετινγκ και σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, σε δική της ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, κατόπιν της οποίας διαπίστωσε ότι, όσον αφορά όλες τις συμβάσεις, καθώς και την τροποποιητική πράξη της CSM του 2005 της 16ης Ιουνίου 2009 για το αεροπορικό δρομολόγιο Pau-Λονδίνο Stansted, οι ετήσιες πρόσθετες ροές (έσοδα μείον έξοδα) ήταν αρνητικές. Εξ αυτών συνήγαγε ότι οι συμβάσεις και η ως άνω τροποποιητική πράξη παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ των προσφευγουσών (αιτιολογικές σκέψεις 354 έως 432 της προσβαλλόμενης απόφασης).

32 Η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις προσφεύγουσες αποτελούν λειτουργικές ενισχύσεις, μη συμβατές με την εσωτερική αγορά (αιτιολογικές σκέψεις 446 έως 481 της προσβαλλόμενης απόφασης).

33 Σε τρίτο στάδιο, η Επιτροπή προσδιόρισε για κάθε συναλλαγή, η οποία συνίστατο κατά περίπτωση στη σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, το ύψος της προς ανάκτηση ενίσχυσης με βάση το αρνητικό μέρος της προβλέψιμης κατά τον χρόνο διενέργειας της συναλλαγής πρόσθετης ροής, για κάθε έτος εφαρμογής των συμβάσεων αυτών. Η Επιτροπή αποτίμησε το ύψος της προς ανάκτηση ενίσχυσης ενδεικτικώς σε 1 500 000 έως 2 199 999 ευρώ ως κεφάλαιο.

[*παραλειπόμενα*]

II. Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

35 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 7 Απριλίου 2015, οι προσφεύγουσες άσκησαν την υπό κρίση προσφυγή.

36 Με χωριστό δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 21 Οκτωβρίου 2015, οι προσφεύγουσες υπέβαλαν αίτηση μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας, ζητώντας από την Επιτροπή να προσκομίσει ορισμένα έγγραφα.

37 Η Επιτροπή υπέβαλε τις παρατηρήσεις της εμπρόθεσμα.

38 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Γενικό Δικαστήριο ζήτησε, στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας του άρθρου 89 του Κανονισμού Διαδικασίας, από τους μεν διαδίκους να απαντήσουν σε ορισμένες ερωτήσεις, από τη δε Επιτροπή να προσκομίσει ορισμένα έγγραφα. Οι διάδικοι ανταποκρίθηκαν εμπρόθεσμα.

39 Με απόφαση της 17ης Μαΐου 2017, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε να παραπέμψει την υπόθεση στο έκτο πενταμελές τμήμα.

40 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία.

41 Με απόφαση του προέδρου του έκτου πενταμελούς τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου της 28ης Αυγούστου 2017 και κατόπιν ακροάσεως των διαδίκων, αποφασίστηκε η συνεκδίκαση των υποθέσεων T-111/15, T-165/15 και T-53/16, προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας, σύμφωνα με το άρθρο 68, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας.

42 Οι διάδικοι αγόρευσαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 25ης Οκτωβρίου 2017.

43 Οι προσφεύγουσες ζητούν από το Γενικό Δικαστήριο:

– να ακυρώσει το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, και, κατά το μέρος που τις αφορά, τα άρθρα 2 έως 5 της προσβαλλόμενης απόφασης,

– να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

44 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

– να απορρίψει την προσφυγή,

– να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

III. Σκεπτικό

45 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν με το εισαγωγικό της δίκης δικόγραφο πέντε λόγους ακυρώσεως προς στήριξη της προσφυγής τους.

46 Απαντώντας σε γραπτή ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου, οι προσφεύγουσες δήλωσαν ότι παραιτούνται από τον πέμπτο λόγο ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παράβαση του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ και σύμφωνα με τον οποίον η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα κατά τον καθορισμό του ποσού της προς ανάκτηση ενίσχυσης.

47 Συνεπώς, πρέπει να εξεταστούν οι τέσσερις πρώτοι λόγοι ακυρώσεως, εκ των οποίων ο πρώτος αφορά παραβίαση της αρχής της χρηστής διοίκησης, η οποία κατοχυρώνεται με το άρθρο 41 του Χάρτη, και προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας, ο δεύτερος εσφαλμένο καταλογισμό των επίμαχων συμβάσεων στη Γαλλική Δημοκρατία, ο τρίτος παράβαση του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, λόγω εσφαλμένης εφαρμογής εκ μέρους της Επιτροπής του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, και ο τέταρτος παράβαση του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, κατά το ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι πληρούνταν η προϋπόθεση της επιλεκτικότητας.

A. Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παραβίαση της αρχής της χρηστής διοίκησης, η οποία κατοχυρώνεται με το άρθρο 41 του Χάρτη, και προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας

48 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παραβίασε την αρχή της χρηστής διοίκησης η οποία κατοχυρώνεται με το άρθρο 41, παράγραφος 1 και παράγραφος 2, στοιχεία α′ και β′, του Χάρτη, διότι δεν τους παρέσχε πρόσβαση στον φάκελο της έρευνας, δεν τους γνωστοποίησε τα περιστατικά και τις

εκτιμήσεις στις οποίες επρόκειτο να στηρίξει την απόφασή της και, συνεπώς, δεν τους παρέσχε τη δυνατότητα να προβάλουν λυσιτελώς την άποψή τους. Κατά τις προσφεύγουσες, οι διαδικαστικές αυτές πλημμέλειες είχαν επίσης ως συνέπεια την προσβολή των δικαιωμάτων τους άμυνας και πρέπει να οδηγήσουν σε ακύρωση της προσβαλλόμενης απόφασης.

49 Ειδικότερα, οι προσφεύγουσες τονίζουν ότι, μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΛΕΕ, την 1η Δεκεμβρίου 2009, το άρθρο 41 του Χάρτη αποτελεί μέρος του πρωτογενούς δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υπερισχύει κάθε αντίθετης διάταξης του παραγώγου δικαίου της Ένωσης, όπως είναι ο κανονισμός (ΕΚ) 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου [108 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 1999, L 83, σ. 1).

50 Προς στήριξη του συγκεκριμένου λόγου ακυρώσεως, οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι έχουν δικαίωμα να επικαλεστούν το προβλεπόμενο στο άρθρο 41 του Χάρτη δικαίωμα χρηστής διοίκησης, διότι η έρευνα για κρατικές ενισχύσεις την οποία διεξήγαγε η Επιτροπή σχετικά με τις εμπορικές συμφωνίες που είχαν συνάψει με το CCIPB αποτελεί «υπόθεση» των προσφευγουσών κατά την έννοια του άρθρου 41, παράγραφος 1, του Χάρτη. Φρονούν ότι δύνανται να επικαλεστούν τα διαδικαστικής φύσεως δικαιώματα του άρθρου 41, παράγραφοι 1 και 2, του Χάρτη, καθώς οι διατάξεις αυτές βαίνουν πέραν των δικαιωμάτων που απονέμει ο κανονισμός 659/1999. Αφενός, το άρθρο 41, παράγραφος 2, στοιχείο β', του Χάρτη απονέμει σε κάθε πρόσωπο δικαίωμα πρόσβασης «στον φάκελό του», εν προκειμένω τον φάκελο της κρατικής ενίσχυσης το οποίο σχημάτισε η Επιτροπή για τις συμβάσεις μεταξύ των προσφευγουσών και του CCIPB. Αφετέρου, το δικαίωμα ακρόασης, το οποίο κατοχυρώνεται με το άρθρο 41, παράγραφος 2, στοιχείο α', του Χάρτη, επιτάσσει την παροχή στις προσφεύγουσες της δυνατότητας να προβάλουν λυσιτελώς την άποψή τους, πράγμα που προϋποθέτει πρόσβαση στον φάκελο της Επιτροπής, καθώς και προηγούμενη γνωστοποίηση των περιστατικών και των εκτιμήσεων στα οποία επρόκειτο να στηρίξει η Επιτροπή την τελική απόφασή της.

51 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία αυτή

52 Συναφώς, επισημαίνεται, πρώτον, ότι το άρθρο 41 του Χάρτη κατοχυρώνει το δικαίωμα χρηστής διοίκησης. Κατά την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα για αμερόληπτη, δίκαιη και εντός εύλογης προθεσμίας εξέταση των υποθέσεών του από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 41, παράγραφος 2, του Χάρτη, το δικαίωμα αυτό περιλαμβάνει, ιδίως, πρώτον, το δικαίωμα κάθε προσώπου σε προηγούμενη ακρόαση πριν από τη λήψη ατομικού μέτρου σε βάρος του και, δεύτερον, το δικαίωμα κάθε προσώπου να έχει πρόσβαση στον φάκελό του, με την επιφύλαξη των νομίμων συμφερόντων της εμπιστευτικότητας και του επαγγελματικού και επιχειρηματικού απορρήτου.

53 Περαιτέρω, με τις επεξηγηματικές σημειώσεις του Χάρτη, οι οποίες δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 14 Δεκεμβρίου 2007 (ΕΕ 2007, C 303, σ. 17), διευκρινίζεται ότι το άρθρο 41 βασίζεται στην ύπαρξη της Ένωσης ως κοινότητας δικαίου, της οποίας τα χαρακτηριστικά αναπτύχθηκαν από τη νομολογία με την οποία κατοχυρώθηκε μεταξύ άλλων η χρηστή διοίκηση ως γενική αρχή δικαίου. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 52, παράγραφος 7, του Χάρτη, τα δικαστήρια της Ένωσης και των κρατών μελών λαμβάνουν δεόντως υπόψη τους τις επεξηγηματικές σημειώσεις.

54 Εξάλλου, κατά τη νομολογία, το αρμόδιο όργανο υποχρεούται να ερευνά, με επιμέλεια και αμεροληψία, όλα τα κρίσιμα στοιχεία εκάστης περιπτώσεως (απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, σκέψη 14).

55 Περαιτέρω, κατά πάγια νομολογία, ο σεβασμός των δικαιωμάτων άμυνας σε κάθε διαδικασία που κινείται κατά προσώπου και μπορεί να καταλήξει σε βλαπτική για το πρόσωπο αυτό πράξη αποτελεί θεμελιώδη αρχή του δικαίου της Ένωσης. Η αρχή αυτή επιτάσσει να έχει παρασχεθεί στο πρόσωπο κατά του οποίου η Επιτροπή κίνησε διοικητική διαδικασία η δυνατότητα να καταστήσει λυσιτελώς γνωστή την άποψή του, στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, ως προς το υποστατό και τη λυσιτέλεια

των προβαλλομένων από την Επιτροπή πραγματικών περιστατικών και συνθηκών και ως προς τα έγγραφα βάσει των οποίων η Επιτροπή διαπίστωσε παραβίαση του δικαίου της Ένωσης (βλ. απόφαση της 30ής Απριλίου 2014, Tisza Erőmű κατά Επιτροπής, T-468/08, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:235, σκέψη 204 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

56 Δεύτερον, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η διαδικασία ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων που προβλέπεται στο άρθρο 108 ΣΛΕΕ κινείται μόνον κατά του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνο για τη χορήγηση της ενίσχυσης. Συνεπώς, δυνατότητα επίκλησης των πραγματικών δικαιωμάτων άμυνας έχει μόνον το οικείο κράτος μέλος, ως αποδέκτης της μελλοντικής απόφασης της Επιτροπής. Αντιθέτως, οι επιχειρήσεις που έχουν λάβει ενισχύσεις και οι ανταγωνιστές τους θεωρούνται, κατά τη διαδικασία, απλώς ως ενδιαφερόμενοι, κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ. Δεν υπάρχει καμία διάταξη που να επιφυλάσσει ιδιαίτερο ρόλο για τους αποδέκτες της ενίσχυσης. Οι αποδέκτες της ενίσχυσης δεν μπορούν να επικαλεστούν δικαιώματα άμυνας ευρύτητας αντίστοιχης με αυτή των δικαιωμάτων άμυνας αυτών καθαυτά ούτε μπορούν κατά νόμο να απαιτήσουν τη διεξαγωγή κατ' αντιπαράθεση συζήτησης με την Επιτροπή (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 24ης Σεπτεμβρίου 2002, Falck και Acciaierie di Bolzano κατά Επιτροπής, C-74/00 P και C-75/00 P, EU:C:2002:524, σκέψεις 81 έως 83, και της 12ης Μαΐου 2011, Région Nord-Pas-de-Calais και Communauté d'agglomération du Douaisis κατά Επιτροπής, T-267/08 και T-279/08, EU:T:2011:209, σκέψεις 71 και 78).

57 Επομένως, σε αντίθεση με το κράτος μέλος το οποίο ευθύνεται για τη χορήγηση της ενίσχυσης, οι ενδιαφερόμενοι δεν έχουν, στο πλαίσιο της διαδικασίας ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, το δικαίωμα να λάβουν γνώση των εγγράφων του τηρούμενου από την Επιτροπή διοικητικού φακέλου (απόφαση της 29ης Ιουνίου 2010, Επιτροπή κατά Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, σκέψη 58).

58 Στο πλαίσιο της διαδικασίας ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, οι ενδιαφερόμενοι αποτελούν προεχόντως πηγές πληροφόρησης για την Επιτροπή. Επομένως, οι ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι σαφώς δεν μπορούν να επικαλεστούν τα δικαιώματα άμυνας που αναγνωρίζονται στα πρόσωπα κατά των οποίων κινείται μια διαδικασία, έχουν μόνον το δικαίωμα να μετάσχουν επαρκώς στη διοικητική διαδικασία, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της συγκεκριμένης υπόθεσης (βλ. απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Région Nord-Pas-de-Calais και Communauté d'agglomération du Douaisis κατά Επιτροπής, T-267/08 και T-279/08, EU:T:2011:209, σκέψη 74 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

59 Ο πρώτος λόγος ακυρώσεως που προβάλλουν οι προσφεύγουσες πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των αρχών αυτών.

60 Συναφώς, τονίζεται ότι οι προσφεύγουσες αποτελούν ενδιαφερόμενα μέρη κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, οπότε δύνανται να επικαλεστούν το δικαίωμά τους που απορρέει από το άρθρο 41, παράγραφος 1, του Χάρτη, για διεξαγωγή της έρευνας της Επιτροπής, σχετικά με τις συμφωνίες τους με το CCIPB, κατά τρόπο αμερόληπτο και δίκαιο, δεδομένου μάλιστα ότι ο χαρακτηρισμός των συμφωνιών τους με τον αερολιμένα του Pau ως κρατικής ενίσχυσης ενδέχεται να έχει γι' αυτές οικονομικές συνέπειες σχετιζόμενες με την ανάκτηση των εισπραχθέντων ποσών.

61 Ωστόσο, δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο συλλογισμός των προσφευγουσών, οι οποίες υποστηρίζουν ότι το άρθρο 41, παράγραφος 2, του Χάρτη τους παρέχει δικαίωμα πρόσβασης στον φάκελο της κρατικής ενίσχυσης που έχει σχηματίσει η Επιτροπή και δικαίωμα ακρόασης όσον αφορά τα στοιχεία στα οποία στήριξε η Επιτροπή την τελική απόφασή της.

62 Συγκεκριμένα, το δικαίωμα χρηστής διοίκησης που κατοχυρώνεται με το άρθρο 41, παράγραφος 1, του Χάρτη αντιστοιχεί στην υποχρέωση προσεκτικής και αμερόληπτης εξέτασης όλων των στοιχείων της υπόθεσης, ενώ το άρθρο 41, παράγραφος 2, του Χάρτη περιλαμβάνει αντιθέτως απαρίθμηση της δέσμης των δικαιωμάτων που πρέπει να γίνονται σεβαστά από τη διοίκηση της Ένωσης, περιλαμβανομένων των δικαιωμάτων άμυνας, στα οποία συγκαταλέγεται το δικαίωμα πρόσβασης στον φάκελο.

63 Ωστόσο, στο πλαίσιο της διαδικασίας ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, οι προσφεύγουσες, ως αποδέκτες της ενίσχυσης, δεν μπορούν να επικαλεστούν τα δικαιώματα άμυνας αυτά καθαυτά.

64 Έχει κριθεί ότι ο Χάρτης δεν αποσκοπεί στη μεταβολή της φύσης του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων που καθιερώνεται με τη Συνθήκη ΛΕΕ ή στην παροχή σε τρίτους δικαιώματος ελέγχου μη προβλεπόμενου από το άρθρο 108 ΣΛΕΕ (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 9ης Δεκεμβρίου 2014, Netherlands Maritime Technology Association κατά Επιτροπής, T-140/13, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:1029, σκέψη 60, και της 6ης Ιουλίου 2017, SNCM κατά Επιτροπής, T-1/15, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2017:470, σκέψη 86). Είναι, συνεπώς, απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι ο Χάρτης δεν θα είχε νόημα εάν γινόταν δεκτό ότι δεν χωρεί επίκληση ενός προβλεπόμενου από τον Χάρτη δικαιώματος απλώς και μόνον επειδή το δικαίωμα αυτό δεν αποτυπώνεται ρητώς στη Συνθήκη ΛΕΕ.

65 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, εάν οι ενδιαφερόμενοι στο πλαίσιο διαδικασίας ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων είχαν δυνατότητα πρόσβασης σε έγγραφα του διοικητικού φακέλου της Επιτροπής, θα διακυβευόταν το σύστημα ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων. Συγκεκριμένα, η πρόσβαση στον φάκελο, ανεξαρτήτως της νομικής βάσεως δυνάμει της οποίας επιτρέπεται, παρέχει στους ενδιαφερομένους τη δυνατότητα να λάβουν γνώση των παρατηρήσεων και των εγγράφων που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή και, ενδεχομένως, να διατυπώσουν με τις παρατηρήσεις τους την άποψή τους επί των στοιχείων αυτών, πράγμα που μπορεί να μεταβάλει τη φύση της διαδικασίας ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων (βλ., συναφώς, απόφαση της 29ης Ιουνίου 2010, Επιτροπή κατά Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, σκέψεις 58 και 59).

66 Ομοίως, η υποχρέωση της Επιτροπής να γνωστοποιεί προηγουμένως στις προσφεύγουσες τα στοιχεία επί των οποίων πρόκειται να στηρίξει την τελική απόφασή της θα ισοδυναμούσε με διεξαγωγή κατ' αντιπαράθεση συζήτησης αντίστοιχης με αυτής που διεξάγεται με το κράτος μέλος που ευθύνεται για τη χορήγηση της ενίσχυσης, παρά το γεγονός ότι, κατά τη διαδικασία, οι προσφεύγουσες, ως αποδέκτριες της ενίσχυσης, έχουν προεχόντως ρόλο πηγής πληροφόρησης (απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή και Ισπανία κατά Government of Gibraltar και Ηνωμένου Βασιλείου, C-106/09 P και C-107/09 P, EU:C:2011:732, σκέψεις 180 και 181).

67 Είναι, συνεπώς, απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι δεν αποκλείεται βάσει των άρθρων 107 και 108 ΣΛΕΕ η διεκδικούμενη από αυτές, βάσει του άρθρου 41 του Χάρτη, άσκηση των επιπλέον διαδικαστικών δικαιωμάτων της πρόσβασης στον φάκελο και της ακρόασης.

68 Επομένως, το γεγονός ότι η Επιτροπή εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση χωρίς προηγουμένως να παράσχει πρόσβαση στον φάκελο και να γνωστοποιήσει τα περιστατικά και τις εκτιμήσεις στις οποίες επρόκειτο να στηρίξει την εν λόγω απόφαση δεν συνιστά παραβίαση της αρχής της χρηστής διοίκησης, η οποία κατοχυρώνεται με το άρθρο 41, παράγραφοι 1 και 2, του Χάρτη, ούτε προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας των προσφευγουσών, με την επιφύλαξη, ωστόσο, του σεβασμού των διαδικαστικών δικαιωμάτων τους ως ενδιαφερομένων, τα οποία διασφαλίζονται με το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

69 Κανένα από τα επιχειρήματα των προσφευγουσών δεν είναι ικανό να αναιρέσει το ως άνω συμπέρασμα.

70 Πρώτον, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να επικαλεστούν την απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας (70/72, EU:C:1973:87, σκέψη 19), όσον αφορά τον σκοπό της απαιτούμενης κατά το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ γνωστοποίησης, προς στήριξη της άποψής τους ότι η διάταξη αυτή δεν αποκλείει την παροχή στους ενδιαφερομένους επιπλέον δικαιωμάτων, πέραν της υποβολής παρατηρήσεων κατά τη διοικητική διαδικασία. Αντιθέτως, κατά τη νομολογία αυτή, οι ενδιαφερόμενοι έχουν προεχόντως τον ρόλο της πηγής πληροφόρησης. Ομοίως, κατά τη νομολογία, η Επιτροπή δεν υποχρεούται, βάσει της οικονομίας των άρθρων 107 και 108 ΣΛΕΕ, να επιτρέψει την εκτεταμένη συμμετοχή τρίτων στη διοικητική διαδικασία (απόφαση της 22 Οκτωβρίου

1996, Skibsværftsforeningen κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-266/94, EU:T:1996:153, σκέψη 258). Επομένως, από τη νομολογία αυτή δεν συνάγεται ότι η διεκδικούμενη από τις προσφεύγουσες εκτεταμένη συμμετοχή τρίτων είναι συμβατή με τη γενική οικονομία της διαδικασίας ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων την οποία καθιερώνει το άρθρο 108 ΣΛΕΕ.

71 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι ο σεβασμός του δικαιώματος πρόσβασης στον φάκελο και του δικαιώματος ακρόασης, τα οποία κατοχυρώνονται με το άρθρο 41 του Χάρτη, συμβάλλει στην επίτευξη του σκοπού του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, ο οποίος συνίσταται στη συγκέντρωση των πλέον εμπεριστατωμένων και αναλυτικών πληροφοριών από την Επιτροπή. Ο σεβασμός των διαδικαστικών δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων είναι, κατά τις προσφεύγουσες, ιδιαίτερα σημαντικός στις διαδικασίες ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, όπου το υπεύθυνο για τη χορήγηση της ενίσχυσης κράτος μέλος και ο αποδέκτης έχουν συχνά αντικρουόμενα συμφέροντα, πράγμα που εν προκειμένω αποδεικνύεται από την ύπαρξη σύγκρουσης συμφερόντων όσον αφορά τη Γαλλική Δημοκρατία, η οποία είναι σημαντικός μέτοχος της Air France, που αποτελεί βασικό χρήστη του αερολιμένα, και από την περιορισμένη ή ακόμη και βλαπτική συμμετοχή της Γαλλικής Δημοκρατίας στην έρευνα που διεξήγαγε η Επιτροπή.

72 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά τη νομολογία, οι ενδιαφερόμενοι δεν μπορούν να επικαλεστούν δικαιώματα άμυνας ανάλογα προς αυτά που δύναται να επικαλεστεί το κράτος μέλος, έστω και αν το κράτος αυτό, το οποίο χορήγησε τις ενισχύσεις, και οι ενδιαφερόμενοι, ως αποδέκτες των ενισχύσεων αυτών, έχουν ενδεχομένως αποκλίνοντα συμφέροντα στο πλαίσιο μιας τέτοιας διαδικασίας (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 15ης Δεκεμβρίου 2009, EDF κατά Επιτροπής, T-156/04, EU:T:2009:505, σκέψη 104, και της 16ης Μαρτίου 2016, Frucona Košice κατά Επιτροπής, T-103/14, EU:T:2016:152, σκέψη 54).

73 Το γεγονός ότι το οικείο κράτος μέλος δεν υπερασπίζεται τα συμφέροντα του αποδέκτη της ενίσχυσης δεν σημαίνει ότι ο ρόλος του τελευταίου κατά τη διοικητική διαδικασία ή η φύση της συμμετοχής του σε αυτή μεταβάλλονται σε τέτοιο βαθμό ώστε να παρέχονται στον αποδέκτη, όσον αφορά τα δικαιώματα άμυνας, εγγυήσεις ανάλογες με αυτές που ισχύουν για το κράτος μέλος (απόφαση της 16ης Μαρτίου 2016, Frucona Košice κατά Επιτροπής, T-103/14, EU:T:2016:152, σκέψη 77).

74 Τρίτον, στον βαθμό που οι προσφεύγουσες θέτουν υπό αμφισβήτηση το κύρος του κανονισμού 659/1999 ως αντίθετου προς τον Χάρτη, το επιχείρημα αυτό κρίνεται εν πάση περιπτώσει απορριπτέο, καθώς στηρίζεται επίσης στην εσφαλμένη παραδοχή ότι ο Χάρτης παρέχει στους αποδέκτες των κρατικών ενισχύσεων δικαίωμα πρόσβασης στον σχετικό φάκελο της Επιτροπής καθώς και δικαίωμα γνωστοποίησης των περιστατικών και των εκτιμήσεων στα οποία πρόκειται να στηρίξει την τελική απόφασή της η Επιτροπή.

75 Για τους ίδιους λόγους, και αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το γεγονός ότι αυτές μπόρεσαν να λάβουν γνώση μόνον των σχετικών στοιχείων που περιλαμβάνονται στην απόφαση κίνησης και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας δεν συνιστά αυτό καθαυτό προσβολή των δικαιωμάτων τους.

76 Τέταρτον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 2014, Netherlands Maritime Technology Association κατά Επιτροπής (T-140/13, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:1029), δεν ασκεί επιρροή, επειδή η προσφεύγουσα στην εν λόγω υπόθεση ήταν καταγγέλλουσα, αρκεί η υπόμνηση ότι, κατά πάγια νομολογία, οι αποδέκτες της ενίσχυσης δεν έχουν συγκεκριμένο ρόλο στο πλαίσιο του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων (βλ. σκέψη 56 ανωτέρω). Ομοίως, μολονότι η απόφαση της 29ης Ιουνίου 2010, Επιτροπή κατά Technische Glaswerke Ilmenau (C-139/07 P, EU:C:2010:376), αφορά διαδικασία κρατικών ενισχύσεων η οποία περατώθηκε προτού ο Χάρτης αποτελέσει μέρος του πρωτογενούς δικαίου της Ένωσης, η εν λόγω απόφαση μπορεί να ληφθεί εν προκειμένω υπόψη, καθώς τονίστηκε με αυτήν ότι η παροχή στους αποδέκτες της ενίσχυσης δικαιώματος πρόσβασης στον φάκελο της Επιτροπής θα έθετε σε κίνδυνο το σύστημα ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

77 Πέμπτον, κατά το μέτρο που από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν παρέβη το άρθρο 41 του Χάρτη ούτε προσέβαλε τα δικαιώματα άμυνας των προσφευγουσών, παρέλκει η εξέταση της άποψής των προσφευγουσών ότι το αποτέλεσμα της διαδικασίας θα μπορούσε να είναι διαφορετικό αν η Επιτροπή τους είχε επιτρέψει την πρόσβαση στον φάκελο και τους είχε γνωστοποιήσει τις εκτιμήσεις και τα αποδεικτικά στοιχεία στα οποία επρόκειτο να στηρίξει την τελική απόφασή της.

78 Είναι, επομένως, απορριπτέα τα επιχειρήματα των προσφευγουσών που παρατίθενται στις σκέψεις 70 έως 77 ανωτέρω.

79 Ωστόσο, κατά το μέτρο που, στο πλαίσιο του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, γίνεται λόγος για προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας, πρέπει ακόμη να εξεταστεί το δικαίωμα των ενδιαφερομένων, δυνάμει του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, να μετάσχουν επαρκώς στη διοικητική διαδικασία, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της συγκεκριμένης υπόθεσης (βλ. την μνημονευόμενη στη σκέψη 58 ανωτέρω νομολογία).

80 Συναφώς, υπενθυμίζεται, πρώτον, ότι, κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή οφείλει να καλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους κατά το στάδιο εξέτασης που προβλέπει το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (βλ. απόφαση της 8ης Μαΐου 2008, Ferriere Nord κατά Επιτροπής, C-49/05 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2008:259, σκέψη 68 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Όσον αφορά την υποχρέωση αυτή, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η δημοσίευση ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* αποτελεί πρόσφορο μέσο γνωστοποίησης προς όλους τους ενδιαφερομένους της έναρξης μιας διαδικασίας (απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1984, Intermills κατά Επιτροπής, 323/82, EU:C:1984:345, σκέψη 17), με τη διευκρίνιση ότι αποκλειστικός σκοπός της ανακοίνωσης αυτής είναι να συλλέξει η Επιτροπή από τους ενδιαφερομένους όλες τις πληροφορίες που μπορούν να τη διαφωτίσουν ως προς τις μελλοντικές της ενέργειες (βλ. απόφαση της 16ης Μαρτίου 2016, Frucona Košice κατά Επιτροπής, T-103/14, EU:T:2016:152, σκέψη 56 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

81 Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία, εφόσον η Επιτροπή αποφασίζει να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης, η σχετική απόφαση μπορεί να περιορίζεται στην ανακεφαλαίωση των κρίσιμων πραγματικών και νομικών στοιχείων, στην παράθεση προσωρινής εκτίμησης του επίμαχου κρατικού μέτρου, προκειμένου να προσδιοριστεί αν το μέτρο ενέχει χαρακτήρα ενισχύσεως, και στην παράθεση των λόγων που γεννούν αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά του με την εσωτερική αγορά (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2002, Diputación Foral de Guipúzcoa κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-269/99, T-271/99 και T-272/99, EU:T:2002:258, σκέψη 104).

82 Επομένως, η απόφαση περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξέτασης πρέπει να παρέχει στα ενδιαφερόμενα μέρη τη δυνατότητα να μετέχουν αποτελεσματικά στην επίσημη διαδικασία εξέτασης, στο πλαίσιο της οποίας θα έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν τα επιχειρήματά τους. Προς τούτο, αρκεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να γνωρίζουν τη συλλογιστική που οδήγησε την Επιτροπή να θεωρήσει προσωρινώς ότι το επίμαχο μέτρο συνιστούσε ενδεχομένως νέα ενίσχυση μη συμβατή με την εσωτερική αγορά (απόφαση της 30ής Απριλίου 2002, Government of Gibraltar κατά Επιτροπής, T-195/01 και T-207/01, EU:T:2002:111, σκέψη 138).

83 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι, μετά τη δημοσίευση των εγγράφων με τα οποία γνωστοποιούνται στη Γαλλική Δημοκρατία οι αποφάσεις περί κινήσεως και επεκτάσεως, μαζί με περίληψη των αποφάσεων αυτών, διά των οποίων ζητείται από όλους τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, οι προσφεύγουσες υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή. Συγκεκριμένα, με έγγραφο της 31ης Αυγούστου 2011, η Ryanair υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Επιπλέον, με χωριστό έγγραφο της 30ής Απριλίου 2012, αμφότερες οι προσφεύγουσες υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί της αποφάσεως περί επεκτάσεως της διαδικασίας. Εξάλλου, κατά την επίσημη διαδικασία εξέτασης προσκόμισαν πλείονα συμπληρωματικά έγγραφα.

84 Ωστόσο, με τις αποφάσεις περί κινήσεως και επεκτάσεως της διαδικασίας, η Επιτροπή παρέθεσε κατά τρόπο αρκούντως σαφή τους λόγους για τους οποίους κατέληξε προσωρινώς στη διαπίστωση ότι οι εξετασθείσες συμβάσεις παρείχαν στις προσφεύγουσες πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και ότι η ενίσχυση αυτή δεν ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά.

85 Συγκεκριμένα, στην απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας, η Επιτροπή παρέθεσε περιγραφή των συμφωνιών του 2005 και προσωρινή αξιολόγηση των δυνητικών ενισχύσεων που προβλέπονταν από τις συμφωνίες αυτές, βάσει των κριτηρίων διαπίστωσης της ύπαρξης κρατικών ενισχύσεων, τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, και, τέλος, εξέτασε τη συμβατότητα των ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά.

86 Εξάλλου, στην απόφαση περί επεκτάσεως, η Επιτροπή παρέθεσε, καταρχάς, γενικά στοιχεία για τον αερολιμένα του Pau και περιέγραψε τις συμβάσεις που είχαν συναφθεί μεταξύ του CCIPB και των προσφευγουσών από το 2003 έως το 2008. Εν συνεχεία, προέβη σε προσωρινή αξιολόγηση των ενισχύσεων που είχαν δυνητικώς χορηγηθεί στις προσφεύγουσες, βάσει των κριτηρίων διαπίστωσης της ύπαρξης κρατικών ενισχύσεων, περιλαμβανομένου του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, και, τέλος, εξέτασε τη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά. Όσον αφορά, ειδικότερα, το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή, η Επιτροπή εκτίμησε ότι, βάσει των πληροφοριών που διέθετε, τα δύο είδη συμβάσεως, δηλαδή οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, έπρεπε να εξεταστούν από κοινού.

87 Όσον αφορά την αιτίαση των προσφευγουσών ότι δεν είχαν πρόσβαση στην έκθεση του συμβούλου της 30ής Μαρτίου 2011, διαπιστώνεται ότι στην απόφαση περί επεκτάσεως η Επιτροπή παρέθεσε κατά τρόπο αρκούντως ακριβή τις αμφιβολίες που είχαν διατυπωθεί στην έκθεση αυτή σχετικά με το συμφέρον του αερολιμένα του Pau να προβεί στην αγορά των επίμαχων υπηρεσιών μάρκετινγκ από τις προσφεύγουσες. Εξάλλου, από την προσβαλλόμενη απόφαση δεν προκύπτει ότι η Επιτροπή επικαλέστηκε την εν λόγω έκθεση για την αξιολόγηση των επίμαχων μέτρων, δεδομένου ότι η αξιολόγηση αυτή στηρίχθηκε στη συλλογιστική που περιλαμβάνεται στην απόφαση.

88 Περαιτέρω, δεν αμφισβητείται ότι, κατόπιν των εγγράφων της Επιτροπής της 24ης Φεβρουαρίου και της 13ης Μαρτίου 2014, καθώς και τη δημοσίευση της ανακοίνωσης στην Επίσημη Εφημερίδα της 15ης Απριλίου 2014, η Ryanair υπέβαλε μεταξύ άλλων, με έγγραφο της 2ας Μαΐου 2014, παρατηρήσεις σχετικά με τις μεθόδους που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για την εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, δηλαδή σχετικά με τη συγκριτική ανάλυση και την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας.

89 Όσον αφορά το μόνο δικαίωμα που διαθέτουν, εκείνο της επαρκούς συμμετοχής στη διοικητική διαδικασία, οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι δεν είχαν επαρκή γνώση της συλλογιστικής που ακολουθήθηκε προσωρινά και ότι δεν είχαν, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα να προβάλουν λυσιτελώς τις σχετικές παρατηρήσεις τους.

[*παραλειπόμενα*]

Β. Επί του δεύτερου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά τον μη καταλογισμό των επίμαχων μέτρων στη Γαλλική Δημοκρατία

92 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή καταλόγισε εσφαλμένως στη Γαλλική Δημοκρατία την εκ μέρους του CCIPB σύναψη συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ. Αφενός, η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα, καθώς διαπίστωσε ότι το CCIPB είναι δημόσια αρχή της οποίας οι αποφάσεις καταλογίζονται απευθείας στο κράτος και δεν έλαβε υπόψη της ότι το CCIPB ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα. Αφετέρου, η αιτιολογία της προσβαλλόμενης απόφασης σχετικά με τη φύση του CCIPB είναι αντιφατική.

1. Επί της πρώτης αιτιάσεως, σχετικά με τη φύση του CCIPB

93 Οι προσφεύγουσες παραδέχονται ότι οι αποφάσεις μιας δημόσιας αρχής καταλογίζονται πάντοτε στο οικείο κράτος μέλος, πλην όμως υποστηρίζουν ότι, όπως κρίθηκε με την απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, EU:C:2002:294), οι αποφάσεις των δημοσίων επιχειρήσεων μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος μόνον εφόσον υπάρχουν ορισμένες ενδείξεις που εμφαίνουν ότι η λήψη της απόφασης αυτής τελούσε υπό τον έλεγχό του. Εν προκειμένω, η Επιτροπή εκτίμησε εσφαλμένως ότι το CCIPB αποτελεί δημόσια αρχή, της οποίας οι αποφάσεις καταλογίζονται υποχρεωτικά στο σύνολό τους στη Γαλλική Δημοκρατία, ενώ, κατά τις προσφεύγουσες, τα CCI αποτελούν υβριδικές οντότητες, οι οποίες τόσο από θεσμική άποψη όσο και στην πράξη ενεργούν και ως εκπρόσωποι των επιχειρήσεων και ως επιχειρήσεις. Η Επιτροπή δέχθηκε ότι οι εμπορικές δραστηριότητες του CCIPB είχαν δευτερεύοντα χαρακτήρα σε σχέση με την άσκηση καθηκόντων γενικού συμφέροντος, χωρίς να παραθέσει κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι τα καθήκοντα αυτά είχαν πρωτεύοντα χαρακτήρα σε σχέση με τις εμπορικές δραστηριότητες. Ωστόσο, οι εμπορικές δραστηριότητες των CCI κατά κανόνα υπερισχύουν, συνήθως διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο και υπάγονται στη δικαιοδοσία των πολιτικών και των εμπορικών δικαστηρίων. Η εμπορική δραστηριότητα του CCIPB, ακόμη και αν θεωρούνταν δευτερεύουσα, συνίστατο εν πάση περιπτώσει στη διαχείριση του αερολιμένα του Pau, ο δε ρόλος του CCIPB κατά την άσκηση της δραστηριότητας αυτής είναι προδήλως οικονομικός, οπότε το CCIPB έπρεπε να χαρακτηριστεί ως επιχείρηση. Επομένως, η Επιτροπή χαρακτήρισε εσφαλμένως το CCIPB ως δημόσια αρχή και δεν αιτιολόγησε επαρκώς τη διαπίστωσή της ότι το CCIPB ήταν αποκλειστικά ή, έστω, κατά κύριο λόγο δημόσια αρχή και όχι επιχείρηση. Λόγω της ελλιπούς αυτής αιτιολογίας, οι προσφεύγουσες δεν ήταν σε θέση να ελέγξουν εάν ήταν δικαιολογημένη η άρνηση της Επιτροπής να λάβει υπόψη της τις ενδείξεις που απορρέουν από την απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, EU:C:2002:294).

94 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία αυτή.

95 Κατ' αρχάς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ χαρακτηρίζει μη συμβατές με την εσωτερική αγορά, στο μέτρο που επηρεάζουν το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, τις ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή υπάρχει κίνδυνος να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής.

96 Συναφώς, για να μπορεί ένα πλεονέκτημα να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, πρέπει, αφενός, να έχει χορηγηθεί διά της άμεσης ή έμμεσης χρήσεως κρατικών πόρων και, αφετέρου, να μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος (βλ. απόφαση της 15ης Ιουλίου 2004, Pearle κ.λπ., C-345/02, EU:C:2004:448, σκέψη 35 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

97 Τονίζεται, περαιτέρω, ότι η ενίσχυση που χορηγείται από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων δεν απαιτείται, κατ' ανάγκην, να συνίσταται σε μέτρο της κεντρικής κυβέρνησης του οικείου κράτους μέλους. Μπορεί κάλλιστα να πρόκειται για μέτρο περιφερειακής ή τοπικής αρχής. Κατά πάγια νομολογία, τα μέτρα που λαμβάνονται από οργανισμούς τοπικής διοίκησης, και όχι από την κεντρική κυβέρνηση, μπορούν επίσης να αποτελούν ενισχύσεις, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Οκτωβρίου 1987, Γερμανία κατά Επιτροπής, 248/84, EU:C:1987:437, σκέψη 17, και της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, Πορτογαλία κατά Επιτροπής, C-88/03, EU:C:2006:511, σκέψη 55). Με άλλα λόγια, τα μέτρα που λαμβάνονται από ενδοκρατικές οντότητες (αποκεντρωμένες, ομόσπονδες, περιφερειακές ή άλλες), ανεξαρτήτως της νομικής τους ιδιότητας και της ονομασίας τους, εμπίπτουν, όπως ακριβώς τα μέτρα της ομοσπονδιακής ή της κεντρικής κυβέρνησης, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της εν λόγω διάταξης (απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Région Nord-Pas-de-Calais και Communauté d'agglomération du Douaisis. κατά Επιτροπής, T-267/08 και T-279/08, EU:T:2011:209, σκέψεις 108 και 110 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

98 Εν προκειμένω, επισημαίνεται καταρχάς ότι δεν αμφισβητείται ότι ο αερολιμένας Pau ανήκε στην κυριότητα της Γαλλικής Δημοκρατίας μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007 και, στη συνέχεια, στην κυριότητα μιας ένωσης οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, ήτοι στη μεικτή κοινοπραξία. Η δε διαχείριση του αερολιμένα διασφαλίζεται από το CCIPB και, πιο συγκεκριμένα, από μια εξειδικευμένη εσωτερική υπηρεσία του CCIPB.

99 Εξάλλου, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι οι θεμελιώδεις αρχές της γαλλικής νομοθεσίας σχετικά με τα CCI δεν μεταβλήθηκαν κατά το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα. Πρόκειται δηλαδή για δημόσιους οργανισμούς, οι οποίοι έχουν συσταθεί διά νόμου, διοικούνται από εκλεγμένα διοικητικά στελέχη επιχειρήσεων και τελούν υπό την εποπτεία του κράτους. Επιπλέον, ο γαλλικός Εμπορικός Κώδικας χαρακτηρίζει τα CCI ως ενδιάμεσους κρατικούς φορείς, οι οποίοι έχουν ως κύριο σκοπό την άσκηση των καθηκόντων γενικού συμφέροντος που τους ανατίθενται εκ του νόμου, δηλαδή, ως επί το πλείστον, την εκπροσώπηση των συμφερόντων των βιομηχανικών επιχειρήσεων, των εμπορικών επιχειρήσεων και των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ενώπιον των δημοσίων αρχών, την υποστήριξη των τοπικών επιχειρήσεων και την ενίσχυση της ελκυστικότητας, και την ανάπτυξη του χωροταξικού σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο. Στην προσβαλλόμενη απόφαση διευκρινίζεται επίσης ότι οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες των CCI, όπως είναι η διαχείριση αερολιμενικών εγκαταστάσεων, έχουν δευτερεύοντα χαρακτήρα σε σχέση με τα καθήκοντα γενικού συμφέροντος που τους έχουν ανατεθεί και έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να συμβάλλουν στην άσκηση των καθηκόντων αυτών. Εξάλλου, η εθνική νομοθεσία προβλέπει ειδικούς τρόπους χρηματοδότησης για τα CCI. Συναφώς, οι χρηματοδοτικοί πόροι τους αποτελούνται από φορολογικά έσοδα, από επιδοτήσεις ή ακόμη από έσοδα προερχόμενα από δραστηριότητες κατάρτισης και διαχείρισης υποδομών μεταφορών, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητές τους έχουν δευτερεύοντα χαρακτήρα σε σχέση με τα καθήκοντα γενικού συμφέροντος (αιτιολογικές σκέψεις 265 έως 270 της προσβαλλόμενης απόφασης).

100 Όσον αφορά το CCIPB, στο οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση του αερολιμένα του Pau, στην προσβαλλόμενη απόφαση γίνεται αναφορά σε δύο επισημάνσεις των γαλλικών αρχών σύμφωνα με τις οποίες, για το CCIPB, μια εμπορική δραστηριότητα όπως η διαχείριση του αερολιμένα του Pau δεν ασκείται με την προοπτική του κέρδους, αλλά με σκοπό τη συμβολή στην άσκηση των καθηκόντων γενικού συμφέροντος που του έχουν ανατεθεί, δηλαδή στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας και την ενίσχυση της ελκυστικότητας της περιοχής (αιτιολογικές σκέψεις 271 έως 273 της προσβαλλόμενης απόφασης).

101 Στο πλαίσιο αυτό, ορθώς διαπίστωσε η Επιτροπή, σύμφωνα με τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 97 ανωτέρω και βάσει όλων αυτών των πραγματικών στοιχείων, ότι τα CCI, όπως το CCIPB, πρέπει να θεωρούνται δημόσιες αρχές, των οποίων όλες οι αποφάσεις ανεξαιρέτως καταλογίζονται στο κράτος, όπως και οι αποφάσεις της κεντρικής διοίκησης του κράτους ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (αιτιολογική σκέψη 274 της προσβαλλόμενης απόφασης).

102 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από τα επιχειρήματα των προσφευγουσών σχετικά με την υβριδική φύση των CCI και τον οικονομικό χαρακτήρα της ασκούμενης από το CCIPB δραστηριότητας της διαχείρισης του αερολιμένα. Αφενός, είναι γεγονός ότι το CCIPB διασφαλίζει εσωτερικά τη διαχείριση του αερολιμένα του Pau και αποφάσισε να συνάψει εμπορικές συμφωνίες με τις προσφεύγουσες με αντικείμενο τη λειτουργία των αεροπορικών γραμμών. Συνεπώς, υπό το πρίσμα αυτό, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το CCIPB ασκεί οικονομικές δραστηριότητες (απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011, Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής, T-443/08 και T-455/08, EU:T:2011:117, σκέψη 93), πλην όμως δεν αμφισβητείται ότι η διαχείριση του αερολιμένα του Pau είναι ενταγμένη στη δομή του CCIPB, το οποίο η Επιτροπή χαρακτήρισε, βάσει δέσμης ενδείξεων, ως δημόσια αρχή. Ωστόσο, δεν αποκλείεται η άσκηση οικονομικής δραστηριότητας από κρατικό όργανο (βλ., συναφώς, απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, Höfner και Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, σκέψη 21), ανεξαρτήτως της θέσεως του οργάνου αυτού στον κρατικό μηχανισμό, του εάν ανήκει στην κεντρική διοίκηση ή αποτελεί αποκεντρωμένο φορέα, όπως το CCIPB.

103 Αφετέρου, εφόσον οι επίμαχες συμφωνίες είχαν συναφθεί με το CCIPB, το οποίο αποτελεί κρατικό όργανο, δεν ήταν απαραίτητο να προβεί η Επιτροπή σε καταλογισμό στο κράτος μέλος βάσει των κριτηρίων της απόφασης της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, EU:C:2002:294). Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο στήριξε τη νομολογία αυτή στη διαπίστωση που διατυπώνει στη σκέψη 52 της εν λόγω απόφασης, σύμφωνα με την οποία ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση του βαθμού της αυτοτέλειας που της επιτρέπει το κράτος, οπότε δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα η πραγματική άσκηση κρατικού ελέγχου σε μια συγκεκριμένη περίπτωση. Ωστόσο, η περίπτωση του CCIPB είναι διαφορετική, στον βαθμό που ο συγκεκριμένος φορέας ασκούσε μεν οικονομική δραστηριότητα και σύναψε τις επίμαχες συμβάσεις, πλην όμως αποτελεί κρατικό όργανο βάσει των στοιχείων που παρατίθενται στις σκέψεις 99 και 100 ανωτέρω.

104 Εξάλλου, τα στοιχεία βάσει των οποίων η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το CCIPB αποτελεί κρατικό όργανο, ήτοι το γεγονός ότι πρόκειται για δημόσιο φορέα, ασκεί καθήκοντα γενικού συμφέροντος και υπόκειται σε κρατική εποπτεία, αντιστοιχούν σε ορισμένες ενδείξεις που κατά τη νομολογία έχουν σημασία όσον αφορά τον καταλογισμό στο κράτος των μέτρων που λαμβάνονται από δημόσια επιχείρηση (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-482/99, EU:C:2002:294, σκέψη 56, και της 27ης Φεβρουαρίου 2013, Nitrogénművek Vegyipari κατά Επιτροπής, T-387/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:98, σκέψεις 63 έως 65).

105 Τέλος, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή διαπίστωσε ως εκ περισσού ότι δεν απαιτείται να γίνει διάκριση μεταξύ του CCIPB και της ειδικής υπηρεσίας του CCIPB που ασκούσε την οικονομική δραστηριότητα της διαχείρισης του αερολιμένα του Pau, καθώς η υπηρεσία αυτή δεν διέθετε νομική προσωπικότητα, χωριστή από αυτή του CCIPB και αποτελούσε απλώς μέρος των εσωτερικών υπηρεσιών του CCIPB, μη διαθέτοντας αυτοτέλεια ως προς τη λήψη αποφάσεων, πέραν των σχετικών με την καθημερινή διαχείριση του αερολιμένα του Pau. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών μάρκετινγκ είχαν υπογραφεί από τον πρόεδρο του CCIPB μετά από εξουσιοδότηση της γενικής συνέλευσης του CCIPB. Επίσης, οι γαλλικές αρχές δεν υποστήριξαν ότι η σύναψη των συμφωνιών με τις προσφεύγουσες έπρεπε να καταλογιστεί αποκλειστικά στην εν λόγω υπηρεσία (αιτιολογική σκέψη 280 της προσβαλλόμενης απόφασης).

106 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή ορθώς εκτίμησε ότι τα ληφθέντα από το CCIPB μέτρα, περιλαμβανομένης της σύναψης των επίμαχων συμβάσεων, μπορούν να καταλογισθούν στο κράτος.

107 Κανένα από τα λοιπά επιχειρήματα των προσφευγουσών δεν είναι ικανό να ανατρέψει το συμπέρασμα αυτό.

108 Συγκεκριμένα, πρώτον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή δεν ανέφερε τον λόγο για τον οποίο θεώρησε πρωταρχικής σημασίας τα καθήκοντα δημοσίου δικαίου του CCIPB, αντί για τις εμπορικές δραστηριότητες, οι οποίες κυριαρχούσαν, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση (αιτιολογικές σκέψεις 26 έως 210), η Επιτροπή στήριξε τη διαπίστωση περί πρωταρχικής σημασίας των καθηκόντων γενικού συμφέροντος των CCI και περί δευτερεύοντος χαρακτήρα των εμπορικών δραστηριοτήτων τους τόσο στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τα CCI όσο και στις δηλώσεις των γαλλικών αρχών. Οι προσφεύγουσες, όμως, δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να θέτει υπό αμφισβήτηση την ανάλυση αυτή.

109 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι τα CCI διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο και υπόκεινται στη δικαιοδοσία των πολιτικών και των εμπορικών δικαστηρίων, τονίζεται ότι η διαπίστωση αυτή, εφόσον ευσταθεί, αποτελεί μεν στοιχείο που δικαιολογεί τον μη χαρακτηρισμό του CCIPB ως δημόσιας αρχής, πλην όμως αποτελεί ένα μόνον από τα στοιχεία βάσει των οποίων εκτιμάται η φύση του οικείου φορέα και δεν αρκεί για να αμφισβητηθεί ο χαρακτηρισμός της ως κρατικής αρχής βάσει όλων των άλλων στοιχείων που παρατίθενται στην προσβαλλόμενη απόφαση (βλ. σκέψη 99 και 100 ανωτέρω).

110 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι, σε άλλο σημείο της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή δέχθηκε ότι το CCIPB είχε ενεργήσει ως διαχειριστής του αερολιμένα, και όχι ως δημόσια αρχή στο πλαίσιο της προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής (αιτιολογική σκέψη 328 της προσβαλλόμενης απόφασης), επισημαίνεται ότι το χωρίο αυτό, το οποίο αφορά την εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, εντάσσεται στη συλλογιστική της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η συμπεριφορά του CCIPB ως διαχειριστή του αερολιμένα πρέπει, στο πλαίσιο μιας πρώτης προσέγγισης, να συγκριθεί με αυτή του υποθετικού ιδιώτη διαχειριστή αερολιμένα (αιτιολογικές σκέψεις 315 και 320 της προσβαλλόμενης απόφασης). Αντιθέτως, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν υπήρχε λόγος να γίνει δεκτή η δεύτερη προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία το CCIPB είχε ενεργήσει ως δημόσιος φορέας επιφορτισμένος με την άσκηση καθηκόντων δημοσίου συμφέροντος, και συγκεκριμένα την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του Pau (αιτιολογικές σκέψεις 316 και 320 της προσβαλλόμενης απόφασης). Από το απόσπασμα αυτό δεν συνάγεται ότι, ακολουθώντας την πρώτη προσέγγιση, η Επιτροπή δέχθηκε ότι το CCIPB δεν αποτελεί δημόσια αρχή (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 314 έως 331 της προσβαλλόμενης απόφασης). Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, πρέπει, στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, να συγκρίνεται η συμπεριφορά μιας δημόσιας αρχής που ενεργεί υπό την ιδιότητα του οικονομικού φορέα με τη συμπεριφορά μιας ιδιωτικής επιχείρησης (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 5ης Ιουνίου 2012, Επιτροπή κατά EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, σκέψεις 78, 81, 92 και 103, και της 16ης Μαρτίου 2016, Frucona Košice κατά Επιτροπής, T-103/14, EU:T:2016:152, σκέψεις 95, 115 και 118), όπως έπραξε εν προκειμένω η Επιτροπή.

111 Τέταρτον, κρίνεται απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών περί ελλιπούς αιτιολογίας, στο πλαίσιο του οποίου υποστηρίζουν ότι δεν ήταν σε θέση να εξετάσουν εάν ήταν δικαιολογημένη η άρνηση της Επιτροπής να λάβει υπόψη της τις ενδείξεις που απορρέουν από την απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, EU:C:2002:294) Συγκεκριμένα, η Επιτροπή εξήγησε με επαρκή σαφήνεια στις αιτιολογικές σκέψεις 269 έως 276 της προσβαλλόμενης απόφασης γιατί η περίπτωση των CCI, τα οποία συνδυάζουν την άσκηση καθηκόντων γενικού συμφέροντος και την άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων, διαφέρει από εκείνη των δημοσίων επιχειρήσεων σε σχέση με τις οποίες το Δικαστήριο εξέδωσε την απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, EU:C:2002:294).

112 Κατόπιν των προεκτεθέντων, η πρώτη αιτίαση του δεύτερου λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

2. Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία αφορά αντιφατική αιτιολογία της προσβαλλόμενης απόφασης

113 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν και δεύτερη αιτίαση, υποστηρίζοντας ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι ορθώς αιτιολογημένη, διότι περιέχει αντίφαση όσον αφορά τη φύση του CCIPB. Συγκεκριμένα, υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή, ενώ θεώρησε το CCIPB μέρος της δημόσιας διοίκησης, συγχρόνως εκτίμησε, όσον αφορά την ίδια δραστηριότητα, ότι αποτελεί επιχείρηση που έλαβε κρατική ενίσχυση (αιτιολογικές σκέψεις 487 και 488 και άρθρο 2 της προσβαλλόμενης απόφασης). Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή υπέπεσε επίσης σε νομικό σφάλμα. Δεν μπορεί ο ίδιος φορέας να αποτελεί συγχρόνως, όσον αφορά την ίδια δραστηριότητα, μέρος της δημόσιας διοίκησης και επιχείρηση που λαμβάνει ενίσχυση, καθώς οι δύο αυτοί χαρακτηρισμοί αποκλείονται αμοιβαίως.

114 Συναφώς, οι προσφεύγουσες παραδέχονται ότι ένας φορέας μπορεί ταυτοχρόνως να χορηγεί και να λαμβάνει κρατική ενίσχυση, πλην όμως θεωρούν ότι σε αμφότερες τις περιπτώσεις ο φορέας αυτός πρέπει να θεωρείται επιχείρηση. Η εκτίμηση όσον αφορά τον καταλογισμό στο κράτος της απόφασης για τη χορήγηση ενίσχυσης πρέπει, συνεπώς, να διενεργείται βάσει των ενδείξεων που αναφέρονται στην απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, EU:C:2002:294). Λόγω της παράλειψης της Επιτροπής στην προσβαλλόμενη απόφαση να χαρακτηρίσει το CCIPB είτε ως επιχείρηση είτε ως άλλη φύσεως φορέα, οι προσφεύγουσες δεν είχαν τη δυνατότητα να προσδιορίσουν ποιο κριτήριο καταλογισμού στο κράτος ελήφθη υπόψη ως προς το CCIPB, εάν

δηλαδή ελήφθησαν υπόψη οι ενδείξεις που παρατίθενται στην απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-482/99, EU:C:2002:294), ή εάν θεωρήθηκε απλώς ότι CCIPB αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης. Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ελλιπώς αιτιολογημένη όσον αφορά τον χαρακτηρισμό του CCIPB.

115 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία αυτή

116 Συναφώς, επισημαίνεται, καταρχάς, ότι, στο πλαίσιο της εξέτασης των μέτρων υπέρ του CCIPB ως διαχειριστή του αερολιμένα του Pau, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το CCIPB έχει αναλάβει την εμπορική εκμετάλλευση των υποδομών και του εξοπλισμού του αερολιμένα και ότι οι επιδοτήσεις εξοπλισμού που του χορηγήθηκαν το 2004 και το 2009 αποτελούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (αιτιολογικές σκέψεις 488 και 531 της προσβαλλόμενης απόφασης).

117 Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της εξέτασης των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στις προσφεύγουσες, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το CCIPB αποτελεί μέρος της δημόσιας διοίκησης και συνιστά δημόσια αρχή της οποίας η συμπεριφορά καταλογίζεται στο κράτος, στηριζόμενη σε πλείονα στοιχεία, όπως το γεγονός ότι πρόκειται για δημόσιο φορέα, ότι ασκεί καθήκοντα γενικού συμφέροντος, ότι οι οικονομικές δραστηριότητές του έχουν δευτερεύοντα χαρακτήρα και ότι υπόκειται σε κρατική εποπτεία (αιτιολογικές σκέψεις 269 έως 276 της προσβαλλόμενης απόφασης). Ωστόσο, η σύναψη εμπορικών συμφωνιών με τις προσφεύγουσες αποτελούσε μέρος της συμπεριφοράς αυτής.

118 Διαπιστώνεται, λοιπόν, ότι η Επιτροπή εκτίμησε ότι, κατά την άσκηση της οικονομικής δραστηριότητάς του, το CCIPB έλαβε κρατικές ενισχύσεις, συγκεκριμένα επιδοτήσεις εξοπλισμού, αλλά και ότι το CCIPB αποτελεί επίσης δημόσιο φορέα, ο οποίος, υπό την ιδιότητά του αυτή, συγκατατέθηκε στη χορήγηση ενίσχυσης στις προσφεύγουσες, διά της συνάψεως των επίμαχων εμπορικών συμφωνιών.

119 Δεδομένου, όμως, ότι επρόκειτο για διαφορετικές μεταξύ τους κρατικές ενισχύσεις, οι οποίες εξάλλου αποτέλεσαν αντικείμενο χωριστής εξέτασης στο πλαίσιο της απόφασης της Επιτροπής, δεν μπορεί να γίνει δεκτή η θέση των προσφευγουσών ότι οι χαρακτηρισμοί του αποδέκτη και του παρόχου ενίσχυσης είναι, εν προκειμένω, ασύμβατοι μεταξύ τους. Πράγματι, μια δημόσια επιχείρηση μπορεί να είναι αποδέκτης κρατικής ενίσχυσης, εφόσον πρόκειται για επιχείρηση που δραστηριοποιείται σε ορισμένη αγορά. Ωστόσο, ένας δημόσιος φορέας ο οποίος, έχοντας αναλάβει καθήκοντα γενικού συμφέροντος, τελεί υπό κρατική εποπτεία και ασκεί στο πλαίσιο αυτό οικονομική δραστηριότητα δεν αποκλείεται να χαρακτηρισθεί ως δημόσια αρχή και, συγχρόνως, στο πλαίσιο διαφορετικού μέτρου, να θεωρηθεί ότι ο φορέας αυτός έχει χορηγήσει ενίσχυση σε επιχειρήσεις όπως είναι οι προσφεύγουσες (βλ., συναφώς, απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011, Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής, T-443/08 και T-455/08, EU:T:2011:117, σκέψεις 143 και 145).

120 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η άσκηση οικονομικής δραστηριότητας μπορεί κάλλιστα να ενσωματωθεί σε δομές που αποτελούν μέρος της δημόσιας διοίκησης (απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, Höfner και Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, σκέψη 21). Ομοίως, το γεγονός ότι ένας φορέας ασκεί συγχρόνως οικονομικές δραστηριότητες και δραστηριότητες μη οικονομικού χαρακτήρα δεν εμποδίζει τον χαρακτηρισμό του ως επιχείρησης κατά την έννοια των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων όσον αφορά τις οικονομικές δραστηριότητες (βλ., συναφώς, απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2002, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, C-82/01 P, EU:C:2002:617, σκέψη 74).

121 Επιπλέον, η ενσωμάτωση ενός φορέα, όπως ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, στη δημόσια διοίκηση δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να χορηγηθεί στον φορέα αυτόν κρατική ενίσχυση. Συγκεκριμένα, υπενθυμίζεται ότι το εάν ένα όργανο το οποίο ασκεί οικονομικές δραστηριότητες διαθέτει, δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας, νομική προσωπικότητα χωριστή από το Δημόσιο δεν ασκεί επιρροή όσον αφορά τις οικονομικές σχέσεις μεταξύ του Δημοσίου και του οργάνου αυτού και,

συνεπώς, όσον αφορά τη δυνατότητα του εν λόγω οργάνου να λάβει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (βλ., συναφώς, απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011, Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής, T-443/08 και T-455/08, EU:T:2011:117, σκέψεις 128 και 129 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

122 Επομένως, σε αντίθεση με ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η προσβαλλόμενη απόφαση εμπεριέχει αντίφαση, νομικό σφάλμα ή ελλιπή αιτιολογία, λόγω του χαρακτηρισμού του CCIPB ως αποδέκτη ενίσχυσης και συγχρόνως ως δημόσιας αρχής.

123 Κατά συνέπεια, η δεύτερη αιτίαση του δεύτερου λόγου ακυρώσεως κρίνεται απορριπτέα.

124 Βάσει των προεκτεθέντων, ο δεύτερος λόγος πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

Γ. Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς

125 Με τον τρίτο λόγο ακυρώσεως, οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή δεν εφάρμοσε ορθώς το κριτήριο της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και, ως εκ τούτου, παρέβη το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

126 Ο λόγος αυτός διαιρείται σε δύο σκέλη. Πρώτον, κακώς αρνήθηκε η Επιτροπή να προβεί σε συγκριτική ανάλυση, καθώς, εάν την είχε πραγματοποιήσει, θα κατέληγε στο συμπέρασμα ότι δεν υφίσταται ενίσχυση. Επιπλέον, η αιτιολογία της προσβαλλόμενης απόφασης είναι πλημμελής ως προς το ζήτημα αυτό. Δεύτερον, η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλα σφάλματα εκτίμησης κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας και δεν την αιτιολόγησε επαρκώς.

127 Η Επιτροπή απορρίπτει την επιχειρηματολογία αυτή.

128 Πριν από την εξέταση των δύο σκελών του κρινόμενου λόγου, πρέπει καταρχάς να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η έννοια της κρατικής ενίσχυσης, όπως καθορίζεται στη Συνθήκη ΛΕΕ, αποτελεί νομική έννοια και πρέπει να ερμηνεύεται βάσει αντικειμενικών στοιχείων. Για τον λόγο αυτό, τα δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης οφείλουν, καταρχήν και λαμβανομένων υπόψη τόσο των συγκεκριμένων στοιχείων της διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί όσο και του τεχνικού ή περίπλοκου χαρακτήρα των εκτιμήσεων στις οποίες προβαίνει η Επιτροπή, να ασκούν πλήρη έλεγχο όσον αφορά το ζήτημα κατά πόσον ένα μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (βλ. απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Γαλλίας και Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, σκέψη 87 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

129 Εντούτοις, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο δικαστικός έλεγχος του κατά πόσον ένα μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ έχει περιορισμένη έκταση σε περίπτωση που οι εκτιμήσεις της Επιτροπής έχουν τεχνικό ή περίπλοκο χαρακτήρα (απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Γαλλίας και Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, σκέψη 88).

130 Συναφώς, εφόσον η Επιτροπή, προκειμένου να ελέγξει αν ένα μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, εφαρμόζει το κριτήριο του συνετού ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, οφείλει κατά κανόνα, στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου αυτού, να προβαίνει σε σύνθετη οικονομική εκτίμηση (απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Γαλλίας και Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, σκέψη 89).

131 Συγκεκριμένα, το Γενικό Δικαστήριο δεν μπορεί μεν να υποκαταστήσει την Επιτροπή στην οικονομική εκτίμησή της, πλην όμως αποτελεί πάγια πλέον νομολογία του Δικαστηρίου ότι τα δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης οφείλουν, μεταξύ άλλων, όχι μόνο να ελέγχουν την ακρίβεια των προβαλλόμενων αποδεικτικών στοιχείων, την αξιοπιστία τους και τον συνεκτικό χαρακτήρα τους, αλλά και να

εξετάζουν αν τα στοιχεία αυτά αποτελούν το σύνολο των κρίσιμων δεδομένων που πρέπει να ληφθούν υπόψη για να αξιολογηθεί μια περίπλοκη κατάσταση, καθώς και αν τα εν λόγω στοιχεία τεκμηριώνουν τα συμπεράσματα που συνάγονται από αυτά (βλ., συναφώς, απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Γαλλίας και Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, σκέψη 91 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

1. Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής και πλημμελή αιτιολόγηση όσον αφορά τη μη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης για τις συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ [παραλειπόμενα]

α) Επί της απορρίψεως της συγκριτικής ανάλυσης ως μεθόδου εφαρμογής του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς

138 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της ότι η συγκριτική ανάλυση αποτελούσε την κύρια μέθοδο εκτίμησης στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν ο ιδιώτης έχει αποκομίσει πλεονέκτημα από τη συμφωνία, η μέθοδος δε αυτή συνάδει με την αρχή της ασφάλειας δικαίου. Επικαλούμενες την απόφαση της 3ης Ιουλίου 2003, Chronopost κ.λπ. κατά Ufex κ.λπ. (C-83/01 P, C-93/01 P και C-94/01 P, EU:C:2003:388, σκέψεις 38 και 39), υποστηρίζουν ότι, κατά γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης, η Επιτροπή μπορούσε να στηριχθεί σε ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας μόνον εφόσον δεν ήταν εφικτή η διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης, ιδίως στο πλαίσιο σύγκρισης με ιδιώτη επενδυτή.

139 Συναφώς, αποτελεί πάγια νομολογία ότι οι προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό ενός μέτρου ως «ενίσχυσης» κατά την έννοια του άρθρου 107 ΣΛΕΕ δεν πληρούνται εφόσον η επωφελούμενη επιχείρηση μπορούσε, υπό συνθήκες που αντιστοιχούν στους κανονικούς όρους λειτουργίας της αγοράς, να αποκομίσει πλεονέκτημα ίδιο με εκείνο που της παρασχέθηκε με χρήση κρατικών πόρων (αποφάσεις της 5ης Ιουνίου 2012, Επιτροπή κατά EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, σκέψη 78, και της 24ης Ιανουαρίου 2013, Frucona Košice κατά Επιτροπής, C-73/11 P, EU:C:2013:32, σκέψη 70). Η εκτίμηση αυτή πραγματοποιείται καταρχήν με την εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς (βλ., συναφώς και κατ' αναλογία, απόφαση της 24ης Ιανουαρίου 2013, Frucona Košice κατά Επιτροπής, C-73/11 P, EU:C:2013:32, σκέψη 71).

140 Προκειμένου να διαπιστωθεί εάν ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, πρέπει να εξεταστεί εάν, υπό παρόμοιες περιστάσεις, μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και έχει μέγεθος συγκρίσιμο προς το μέγεθος των οργανισμών που διαχειρίζονται τον δημόσιο τομέα θα αποφάσιζε να συνάψει τις επίμαχες συμβάσεις (βλ., συναφώς και κατ' αναλογία, αποφάσεις της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, EU:C:1990:125, σκέψη 29, και της 3ης Ιουλίου 2014, Ισπανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-319/12 και T-321/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:604, σκέψεις 40 και 42).

141 Ωστόσο, για να διαπιστωθεί εάν μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα προέβαινε σε συμφωνία όπως η επίμαχη δεν είναι απαραίτητο να χρησιμοποιήσει η Επιτροπή τη μέθοδο της συγκριτικής ανάλυσης. Συγκεκριμένα, η μέθοδος αυτή αποτελεί απλώς ένα από τα αναλυτικά εργαλεία διά των οποίων μπορεί να διαπιστωθεί εάν η αποδέκτρια επιχείρηση αποκόμισε πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς (βλ., συναφώς και κατ' αναλογία, αποφάσεις της 6ης Μαρτίου 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής, T-228/99 και T-233/99, EU:T:2003:57, σκέψεις 250 και 254, και της 3ης Ιουλίου 2014, Ισπανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-319/12 και T-321/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:604, σκέψεις 43 και 44).

142 Συγκεκριμένα, εναπόκειται στην Επιτροπή να επιλέξει, στο πλαίσιο της υποχρέωσής της να προβεί σε πλήρη ανάλυση όλων των κρίσιμων στοιχείων της επίμαχης πράξης και του πλαισίου της, περιλαμβανομένης της κατάστασης της αποδέκτριας επιχείρησης και της οικείας αγοράς, το κατάλληλο αναλυτικό εργαλείο προκειμένου να διαπιστώσει εάν η αποδέκτρια επιχείρηση λαμβάνει οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα αποκόμιζε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς (βλ., συναφώς και κατ' αναλογία, αποφάσεις της 6ης Μαρτίου 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής, T-228/99 και T-233/99, EU:T:2003:57, σκέψεις 251 και 258, και της 3ης Ιουλίου 2014, Ισπανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-319/12 και T-321/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:604, σκέψη 45).

143 Συνεπώς, εν προκειμένω, πρέπει να γίνει δεκτό, χωρίς να είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί κατά το στάδιο αυτό το βάσιμο των λόγων που επικαλείται η Επιτροπή προκειμένου να δικαιολογήσει τη μη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης στην υπό κρίση υπόθεση, ότι η Επιτροπή ορθώς ανέλυσε κατά νόμον, με τις αιτιολογικές σκέψεις 359 έως 372 της προσβαλλόμενης απόφασης, ποια θεωρούσε την καταλληλότερη μέθοδο αξιολόγησης στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Ειδικότερα, έχοντας αμφιβολίες ως προς το αν ήταν δυνατόν να οριστεί κάποιο κατάλληλο συγκριτικό στοιχείο για τον καθορισμό μιας αξιόπιστης τιμής της αγοράς για τις αερολιμενικές υπηρεσίες και λαμβάνοντας υπόψη την απόκλιση δαπανών και εξόδων μεταξύ των αερολιμένων, την περιορισμένη δυνατότητα σύγκρισης των συναλλαγών μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιριών, τη δυσχέρεια διαμόρφωσης συγκρίσιμων δειγμάτων αερολιμένων και αεροπορικών εταιριών και την παροχή υπηρεσιών σε τιμή που οδηγεί σε πρόσθετη ζημία, η Επιτροπή επέλεξε τη μέθοδο ανάλυσης της πρόσθετης αποδοτικότητας αντί της μεθόδου της συγκριτικής ανάλυσης.

144 Η επιλογή αυτή της Επιτροπής δεν προσκρούει στη νομολογία την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες, δηλαδή στην απόφαση της 3ης Ιουλίου 2003, Chronopost κ.λπ. κατά Ufex κ.λπ. (C-83/01 P, C-93/01 P και C-94/01 P, EU:C:2003:388, σκέψεις 38 και 39), σύμφωνα με την οποία, όταν δεν υπάρχει καμία δυνατότητα σύγκρισης της κατάστασης της δημόσιας επιχείρησης με εκείνη μιας ιδιωτικής επιχείρησης μη δραστηριοποιούμενης σε κλάδο όπου δεν λειτουργεί ο ανταγωνισμός, οι κανονικές συνθήκες της αγοράς, οι οποίες είναι κατ' ανάγκην υποθετικές, πρέπει να εξετάζονται βάσει των διαθέσιμων αντικειμενικών και επαληθεύσιμων στοιχείων, όπως είναι οι δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνεται η δημόσια επιχείρηση. Συγκεκριμένα, η νομολογία αυτή πρέπει να ερμηνεύεται στο πλαίσιο των περιστάσεων της υπόθεσης επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση, λαμβανομένης δηλαδή υπόψη τη αδυναμίας διενέργειας συγκριτικής ανάλυσης και, συνεπώς, της απουσίας επιλογής μεταξύ αυτής της μεθόδου ανάλυσης και άλλων μεθόδων. Κατά συνέπεια, σε αντίθεση με όσα κατ' ουσίαν υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το Δικαστήριο δεν αποφάνθηκε, με την προαναφερθείσα απόφαση, ότι υπάρχει ιεράρχηση μεταξύ της συγκριτικής ανάλυσης και των λοιπών μεθόδων, αλλά διαπίστωσε απλώς ότι στη συγκεκριμένη υπόθεση δεν ήταν δυνατή η διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης.

145 Επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι, βάσει της απόφασης της 3ης Ιουλίου 2003, Chronopost κ.λπ. κατά Ufex κ.λπ. (C-83/01 P, C-93/01 P και C-94/01 P, EU:C:2003:388), υφίσταται γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης σύμφωνα με την οποία υπάρχει ιεράρχηση της συγκριτικής ανάλυσης και των λοιπών μεθόδων.

146 Ομοίως, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να υποστηρίξουν ότι οι αποφάσεις της 6ης Μαρτίου 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής (T-228/99 και T-233/99, EU:T:2003:57), και της 3ης Ιουλίου 2014, Ισπανία κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-319/12 και T-321/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:604), αφορούσαν το αναλυτικό εργαλείο της μέσης απόδοσης του οικείου κλάδου, διότι, με τις αποφάσεις αυτές, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η χρήση της μεθόδου της μέσης απόδοσης του κλάδου αποτελεί απλώς ένα από τα αναλυτικά εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την εφαρμογή του άρθρου 107, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

147 Επίσης, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να επικαλεστούν τη νομολογία σύμφωνα με την οποία το γεγονός ότι η εξεταζόμενη πράξη είναι εύλογη για τη δημόσια αρχή δεν απαλλάσσει την Επιτροπή από την υποχρέωσή της να εξακριβώσει εάν το επίμαχο μέτρο παρέχει στην αποδέκτρια επιχείρηση οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς (αποφάσεις της 6ης Μαρτίου 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής, T-228/99 και T-233/99, EU:T:2003:57, σκέψη 315, και της 13ης Σεπτεμβρίου 2010, Ελλάδα κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-415/05, T-416/05 και T-423/05, EU:T:2010:386, σκέψη 213). Συγκεκριμένα, η ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας αποσκοπεί ακριβώς στο να διαπιστωθεί εάν, με τη σύναψη της συμφωνίας, η δημόσια αρχή, ενεργώντας ως επιχείρηση που λειτουργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και ευρισκόμενη στην ίδια κατά το δυνατόν κατάσταση, παρέσχε στον αντισυμβαλλόμενό της οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο αυτός δεν θα μπορούσε να αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.

148 Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η σύναψη σύμβασης η οποία δεν είναι αποδοτική για τον δημόσιο αερολιμένα λόγω της δικής του ανεπάρκειας δεν παρέχει πλεονέκτημα στην αεροπορική εταιρία υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, τονίζεται ότι, κατά τη νομολογία (σκέψη 140 ανωτέρω και σκέψη 181 κατωτέρω), η εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν αποβλέπει στο να απαιτείται μια κατ' ελάχιστον αποτελεσματικότητα κατά την άσκηση συγκεκριμένης δραστηριότητας, αλλά στο να διαπιστωθεί εάν, υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας συγκρίσιμος ιδιώτης επενδυτής θα κατέληγε στο επίμαχο μέτρο. Συναφώς, πρέπει να ληφθεί υπόψη η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων του δημοσίου φορέα του οποίου η συμπεριφορά συγκρίνεται με τη συμπεριφορά μιας επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Συνεπώς, το επιχείρημα των προσφευγουσών πρέπει να απορριφθεί.

149 Είναι, επομένως, απορριπτέα η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών σύμφωνα με την οποία, για την εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, η Επιτροπή όφειλε να διενεργήσει συγκριτική ανάλυση.

β) Επί των λόγων που παραθέτει η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, προκειμένου να δικαιολογήσει τη μη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης στην υπό κρίση υπόθεση

150 Οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τους ειδικούς λόγους που παραθέτει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 360 έως 369 της προσβαλλόμενης απόφασης, προκειμένου να δικαιολογήσει τη μη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης στην υπό κρίση υπόθεση.

151 Ειδικότερα, προβάλλουν κατ' ουσίαν πέντε αιτιάσεις, στο πλαίσιο των οποίων υποστηρίζουν ότι οι λόγοι αυτοί περιέχουν εσφαλμένες εκτιμήσεις και πλημμελείς αιτιολογίες.

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, σύμφωνα με την οποία ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι η συγκριτική ανάλυση δεν ήταν εφικτή λόγω της ποικιλομορφίας των αερολιμένων

152 Οι προσφεύγουσες χαρακτηρίζουν εσφαλμένη την εκτίμηση της Επιτροπής ότι η συγκριτική ανάλυση δεν ήταν εφικτή λόγω των διαφορών μεταξύ των αερολιμένων.

153 Πρώτον, όσον αφορά τη θέση της Επιτροπής περί διαφορών στη διάρθρωση των δαπανών, των εσόδων και των λοιπών συνθηκών μεταξύ των αερολιμένων (αιτιολογική σκέψη 362 της προσβαλλόμενης απόφασης), οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή δεν παρέθεσε κανένα στοιχείο ή παράδειγμα προκειμένου να εξηγήσει το μέγεθος και τη σημασία των διαφορών αυτών. Η Επιτροπή οφείλει, ωστόσο, να παραθέτει εξειδικευμένα για την υπόθεση επιχειρήματα, προκειμένου να δικαιολογήσει τη μη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης, η οποία αποτελεί, κατά τις προσφεύγουσες, την κύρια μέθοδο εκτίμησης στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή.

154 Συναφώς, αρκεί η επισήμανση ότι, με την αιτιολογική σκέψη 362 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ των αερολιμένων, προς στήριξη δε της διαπίστωσης αυτής απαριθμεί ορισμένους δείκτες διαφοροποίησης δαπανών και εσόδων. Επιπλέον, οι προσφεύγουσες δεν διατύπωσαν κανένα συγκεκριμένο επιχείρημα που να οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η παράθεση των εν λόγω δεικτών εμπεριέχει πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης.

155 Δεύτερον, όσον αφορά τον λόγο που σχετίζεται με την περιορισμένη δυνατότητα σύγκρισης μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιριών (αιτιολογική σκέψη 363 της προσβαλλόμενης απόφασης), οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή υποστήριξε εσφαλμένως ότι δεν είναι εν γένει δυνατή η σύγκριση των αεροπορικών τελών μεταξύ των αερολιμένων.

156 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι οι προσφεύγουσες ερμηνεύουν εσφαλμένα την προσβαλλόμενη απόφαση, καθώς υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν είναι δυνατή η σύγκριση των αεροπορικών τελών μεταξύ των αερολιμένων. Συγκεκριμένα, με την αιτιολογική σκέψη 363 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι, όπως εμφαίνει η παρούσα υπόθεση, οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιριών δεν βασίζονται οπωσδήποτε σε κατάλογο τιμών επιμέρους παροχών, αλλά παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία και είναι, ως εκ τούτου, ελάχιστα συγκρίσιμες μεταξύ τους βάσει τιμής ανά πτήση ή ανά επιβάτη. Εξάλλου, από τη δικογραφία προκύπτει ότι οι συμφωνίες μεταξύ του αερολιμένα του Pau και των προσφευγουσών δεν περιορίζονταν στην απλή εφαρμογή του γενικού τιμολογίου που ίσχυε στον αερολιμένα όσον αφορά τα αεροπορικά τέλη, αλλά συνίσταντο στη σύναψη συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.

157 Ομοίως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι, στην αιτιολογική σκέψη 363 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή υποστήριξε εσφαλμένως ότι οι δημοσιευμένοι τιμοκατάλογοι δεν αντιστοιχούν οπωσδήποτε σε εμπορικές συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιριών.

158 Συγκεκριμένα, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το γεγονός ότι τα τέλη που αποτελούν αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης μεταξύ αερολιμένων και ορισμένων αεροπορικών εταιριών είναι χαμηλότερα σε σχέση με τις δημοσιευμένες τιμές, δεν αρκεί καθαυτό για να γίνει δεκτό ότι η συγκριτική ανάλυση βάσει των δημοσιευμένων τιμοκαταλόγων αποτελεί κατάλληλη μέθοδο. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, με την αιτιολογική σκέψη 366 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι επίμαχες συναλλαγές περιλαμβάνουν διάφορες τιμές, ήτοι τα αεροπορικά τέλη, την τιμή των υπηρεσιών εδάφους και την τιμή των υπηρεσιών μάρκετινγκ, πράγμα που οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν. Όπως, όμως, προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 367 της προσβαλλόμενης απόφασης, οι συναλλαγές αυτές δεν θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο σύγκρισης με μόνο κριτήριο τα προβλεπόμενα στους δημοσιευμένους τιμοκαταλόγους αεροπορικά τέλη, χωρίς να ληφθούν υπόψη, μεταξύ άλλων, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ.

159 Επιπλέον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να επικαλεστεί την ελευθέρωση του κλάδου των αερομεταφορών στην Ευρώπη για να δικαιολογήσει τη μη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης, χωρίς να παραθέσει στοιχεία ικανά να στηρίξουν την επιλογή της αυτή, τονίζεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 363 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή αναφέρθηκε στην ελευθέρωση του εν λόγω κλάδου, προκειμένου να εξηγήσει την ποικιλομορφία των εμπορικών πρακτικών μεταξύ των αερολιμένων, λόγω της οποίας η συγκριτική ανάλυση καθίσταται πολύπλοκη. Αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν αποκλείει τη συγκριτική ανάλυση ως μέθοδο διά της οποίας μπορεί να διαπιστωθεί εάν μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα προέβαινε σε μια συγκεκριμένη συμφωνία στους ελευθερωμένους κλάδους ή ακόμη και σε όλους τους κλάδους.

160 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης των αερολιμένων δεν συνάδει προς την προσέγγιση που ακολούθησε η Επιτροπή σε άλλους κλάδους, υπενθυμίζεται ότι η έννοια της κρατικής ενίσχυσης αποτελεί νομική έννοια και πρέπει να ερμηνεύεται αποκλειστικά βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, και όχι βάσει της προγενέστερης διοικητικής πρακτικής της Επιτροπής, ακόμη και αν αυτή έχει παγιωθεί (βλ. απόφαση της 3ης Ιουλίου 2014, Ισπανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-319/12 και T-321/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:604, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

161 Άλλωστε, το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν χρησιμοποίησε τα δεδομένα που συνέλεξε διά των αιτήσεων παροχής πληροφοριών σχετικά με τη σύγκριση των αερολιμένων δεν μειώνει την αξιοπιστία της προσβαλλόμενης απόφασης. Συγκεκριμένα, όπως διευκρινίζει η Επιτροπή, δεν μπορεί να της προσαφθεί ότι δεν έλαβε υπόψη δεδομένα τα οποία δεν θεώρησε εν τέλει χρήσιμα για την προσέγγιση που ακολούθησε. Διαπίστωσε, πάντως, με την αιτιολογική σκέψη 365 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι ουδείς τρίτος της πρότεινε δείγμα αερολιμένων επαρκώς συγκρίσιμων με τον αερολιμένα του Pau με βάσει συγκεκριμένες παραμέτρους.

162 Κατόπιν των προεκτεθέντων, κρίνεται συνεπώς απορριπτέα η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών σύμφωνα με την οποία ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι, λόγω των διαφοροποιήσεων μεταξύ των αερολιμένων, δεν ήταν εν προκειμένω δυνατή η διενέργεια «συγκριτικής ανάλυσης της Ryanair».

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία αφορά εσφαλμένη αναφορά στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ που είχαν συναφθεί με την AMS

163 Επισημαίνεται, καταρχάς, ότι προσφεύγουσες επικαλούνται έκθεση η οποία έχει καταρτιστεί από τον οικονομικό σύμβουλό τους και την οποία υπέβαλαν στην Επιτροπή στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας (στο εξής: μελέτη της 31ης Αυγούστου 2011). Καταρχάς, στη μελέτη αυτή προσδιορίζονται, βάσει προκαθορισμένης μεθοδολογίας, τρεις συγκρίσιμοι αερολιμένες. Εν συνεχεία, συγκρίνονται τα τέλη που κατέβαλλε η Ryanair στον αερολιμένα του Pau με τα τέλη που κατέβαλλε η εταιρία αυτή στους εν λόγω αερολιμένες. Τέλος, η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ryanair κατέβαλλε στον αερολιμένα του Pau τέλη κατά πολύ υψηλότερα εκείνων που κατέβαλλε στους συγκρίσιμους αερολιμένες, με κριτήριο είτε την τιμή ανά πτήση είτε την τιμή ανά επιβάτη. Σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη, από τα αποτελέσματα αυτά συνάγεται ότι το ύψος των τελών που κατέβαλλε η Ryanair στον αερολιμένα του Pau ήταν αντίστοιχο προς το ύψος των τελών που θα της πρότεινε υπό παρόμοιες συνθήκες ένας ιδιώτης επενδυτής ο οποίος ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και έχει αναλάβει τη διαχείριση αερολιμένα. Επιπλέον, στη μελέτη της 31ης Αυγούστου 2011 αναφέρεται ότι, στο πλαίσιο της διενεργηθείσας ανάλυσης, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμφωνίες για το μάρκετινγκ, ήτοι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ αερολιμένα του Pau και AMS.

164 Οι προσφεύγουσες χαρακτηρίζουν εσφαλμένη την άρνηση της Επιτροπής να λάβει υπόψη της τη μελέτη της 31ης Αυγούστου 2011 με το αιτιολογικό ότι η μελέτη αυτή αφορά μόνον τις πληρωμές που απορρέουν από τις συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι πληρωμές που απορρέουν από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ. Κατά τις προσφεύγουσες, η τιμή των υπηρεσιών μάρκετινγκ αντικατοπτρίζει μια αυτοτελή εμπορική αξία, η οποία αποδεικνύεται από πλείονες οικονομικές μελέτες που προσκομίσθηκαν κατά τη διοικητική διαδικασία και αντισταθμίζει πλήρως την αξία αυτή, με συνέπεια το καθαρό αποτέλεσμα να είναι μηδενικό. Το γεγονός ότι οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ υπεγράφησαν την ίδια ημέρα από εταιρίες ανήκουσες στον ίδιο όμιλο δεν σημαίνει ότι η Επιτροπή μπορούσε να θεωρήσει τις πληρωμές βάσει των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ως μείωση επί των αερολιμενικών τελών που προβλέπονται από τις συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών.

165 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όταν η Επιτροπή εξετάζει εάν μια συγκεκριμένη πράξη ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, οφείλει να λαμβάνει υπόψη το πλαίσιο εντός του οποίου εξελίσσεται η πράξη αυτή (βλ., συναφώς, απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2011, Konsum Nord κατά Επιτροπής, T-244/08, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2011:732, σκέψη 57). Συγκεκριμένα, η εξέταση μιας πράξης εκτός του πλαισίου της θα μπορούσε να οδηγήσει σε εντελώς φορμαλιστικά αποτελέσματα, τα οποία δεν αντιστοιχούν στην οικονομική πραγματικότητα (απόφαση της 8ης Ιανουαρίου 2015, Club Hotel Loutraki κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-58/13, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:1, σκέψη 91 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

166 Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, η εμπορική συναλλαγή πρέπει να εξετάζεται συνολικά, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν ο κρατικός φορέας συμπεριφέρθηκε ως συνετός επιχειρηματίας που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη, κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, όλα τα λυσιτελή στοιχεία και το πλαίσιο στο οποίο αυτά εντάσσονται (βλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2008, Ryanair κατά Επιτροπής, T-196/04, EU:T:2008:585, σκέψη 59 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

167 Εν προκειμένω, η Επιτροπή εκτίμησε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι κάθε σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν αδιάρρηκτα συνδεδεμένη με τη σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και ότι, ως εκ τούτου, κάθε σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ έπρεπε να αναλυθεί σε συνδυασμό με την ταυτοχρόνως συναφθείσα σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών ως ενιαίο μέτρο (αιτιολογικές σκέψεις 286 έως 313 της προσβαλλόμενης απόφασης). Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξε αφού διαπίστωσε, με τις αιτιολογικές σκέψεις 289 και 290 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι όλες οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και οι αντίστοιχες συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών είχαν συναφθεί σχεδόν ταυτόχρονα με τους ίδιους αντισυμβαλλομένους, οι οποίοι συναποτελούσαν ενιαία οικονομική οντότητα. Επιπλέον, στις αιτιολογικές σκέψεις 291 έως 313 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή παρέθεσε ορισμένα άλλα στοιχεία από τα οποία προέκυπτε η ύπαρξη επιπλέον στενών δεσμών μεταξύ των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και των συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών οι οποίες είχαν συναφθεί συγχρόνως. Ειδικότερα, μετά από εξέταση του περιεχομένου των διαφόρων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, η Επιτροπή διαπίστωσε, με την αιτιολογική σκέψη 305 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι η παροχή των υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν στενά συνδεδεμένη, τόσο από πλευράς διάρκειας όσο και εκ φύσεως, με τις παρεχόμενες από τη Ryanair υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, οι οποίες αποτελούσαν το αντικείμενο των συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών. Συναφώς, η Επιτροπή επισήμανε ότι από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ προκύπτει ότι οι συμβάσεις αυτές ήταν απόρροια της δέσμευσης της Ryanair να εκμεταλλεύεται τις εν λόγω υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών. Οι υπηρεσίες μάρκετινγκ ουδόλως έχουν σχεδιαστεί με σκοπό την αύξηση, γενικώς και αορίστως, του αριθμού των τουριστών και των επιχειρηματιών που επισκέπτονται το Pau και την ευρύτερη περιοχή, αλλά απευθύνονται ειδικά στους ενδεχόμενους επιβάτες των δρομολογίων της Ryanair τα οποία καλύπτονται από τις συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ και έχουν ως κύριο στόχο την προώθηση των υπηρεσιών αυτών. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε, με την αιτιολογική σκέψη 306 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι από τα πραγματικά στοιχεία που παρατέθηκαν προηγουμένως προκύπτει ότι, αν δεν υπήρχαν τα επίμαχα αεροπορικά δρομολόγια και, επομένως, οι συναφείς με αυτά συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, δεν θα είχαν συναφθεί οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ. Τέλος, από τις δηλώσεις των γαλλικών αρχών η Επιτροπή συνήγαγε ότι προϋπόθεση για τη σύναψη όλων των συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών ήταν η σύναψη συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 309 έως 311 της προσβαλλόμενης απόφασης).

168 Οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να ανατρέψουν την ανάλυση αυτή. Η Επιτροπή δεν στηρίχθηκε μόνο στο γεγονός ότι, μαζί με κάθε σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, υπογράφονταν την ίδια σχεδόν ημερομηνία και μια σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών με αντισυμβαλλομένους οι οποίοι ανήκαν στον ίδιο όμιλο εταιριών. Δεν έλαβε υπόψη της μόνον αυτό το στοιχείο, αλλά και άλλα στοιχεία, όπως είναι το περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και η διαπίστωση ότι, εάν δεν υπήρχαν τα επίμαχα αεροπορικά δρομολόγια, οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών

μάρκετινγκ δεν θα είχαν συναφθεί. Συναφώς, επισημαίνεται ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ προέβλεπαν ρητώς ότι απορρέουν από τη δέσμευση της Ryanair να πραγματοποιεί κάποιο δρομολόγιο από τον αερολιμένα του Pau.

169 Εξάλλου, οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν κανένα στοιχείο ικανό να ανατρέψει την ανάλυση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία κάθε σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι στενά συνδεδεμένη με σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και με τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που αποτελούν το αντικείμενό τους.

170 Επομένως, ήταν ορθή η εκτίμηση της Επιτροπής ότι κάθε σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ έπρεπε να εξεταστεί σε συνδυασμό με τη συγχρόνως συναφθείσα σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών ως ενιαίο μέτρο.

171 Κατά συνέπεια, ορθώς εκτίμησε η Επιτροπή ότι οι προς ανάλυση πράξεις ήταν σύνθετα σύνολα που αποτελούνταν από μια σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και μια σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και ότι μια συγκριτική ανάλυση μόνον των αερολιμενικών τελών που χρεώνει το CCIPB στις αεροπορικές εταιρίες με τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονται στους συγκρίσιμους αερολιμένες δεν παρέχει καμία χρήσιμη ένδειξη όσον αφορά την εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς (αιτιολογική σκέψη 367 της προσβαλλόμενης απόφασης). Ειδικότερα, η μελέτη της 31ης Αυγούστου 2011 περιορίζεται σε σύγκριση των αερολιμενικών τελών, ενώ για την ορθή εφαρμογή του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα απαιτούνταν, εν προκειμένω, η εξέταση των συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ως ενιαίας συναλλαγής.

172 Το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η τιμή των υπηρεσιών μάρκετινγκ αντισταθμίζει την αξία τους κρίνεται απορριπτέο. Συγκεκριμένα, το επιχείρημα αυτό στηρίζεται στην εσφαλμένη παραδοχή ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ και οι αερολιμενικές υπηρεσίες είναι διακριτές και αυτοτελείς (βλ. σκέψεις 165 έως 170 ανωτέρω) και ότι, ως εκ τούτου, η τιμή αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν μπορεί να συναχθεί από τα αερολιμενικά τέλη που εισπράττονται για το εκτελούμενο από τη Ryanair αεροπορικό δρομολόγιο και αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που έχει συναφθεί συγχρόνως με την εν λόγω σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.

173 Είναι, συνεπώς, απορριπτέα η θέση των προσφευγουσών ότι η καταβαλλόμενη για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ τιμή αντισταθμίζει εξ ολοκλήρου την αξία των υπηρεσιών αυτών.

174 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα των προσφευγουσών περί εσφαλμένης αναφοράς στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ που είχαν συναφθεί με την AMS.

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία αφορά τη μη διενέργεια συγκριτικής ανάλυσης, με το αιτιολογικό ότι οι πρόσθετες δαπάνες που πραγματοποιούνταν βάσει των συμβάσεων που εξετάστηκαν υπερέβαιναν τα πρόσθετα έσοδα

175 Οι προσφεύγουσες θεωρούν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα, καθώς αρνήθηκε να διενεργήσει συγκριτική ανάλυση, επειδή ήταν κατ' αυτήν εμφανές ότι οι πρόσθετες δαπάνες που πραγματοποιούνταν βάσει των συμβάσεων που εξετάστηκαν υπερέβαιναν τα πρόσθετα έσοδα. Η προσέγγιση της Επιτροπής ισοδυναμεί με τη διενέργεια ανάλυσης της πρόσθετης αποδοτικότητας στο πλαίσιο συγκριτικής ανάλυσης και, ως εκ τούτου, συνεπάγεται τη σωρευτική εφαρμογή δύο αναλύσεων, πράγμα αντίθετο προς τη νομολογία.

176 Συναφώς, η Επιτροπή εκτίμησε, βεβαίως, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι, αν υποτεθεί ότι μπορεί να αποδειχθεί, βάσει έγκυρης συγκριτικής ανάλυσης, ότι οι τιμές για τις διάφορες συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εξέτασης ήταν αντίστοιχες ή υψηλότερες από τις αγοραίες τιμές

που καθορίζονται με τη χρήση του δείγματος των συγκρίσιμων συναλλαγών, η Επιτροπή δεν θα μπορούσε να συμπεράνει ότι οι συναλλαγές αυτές είναι σύμφωνες με την αγοραία τιμή, εάν αποδειχθεί ότι κατά τον χρόνο της σύναψής τους, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορούσε να αναμένει ότι δημιουργούν πρόσθετα έξοδα μεγαλύτερα από τα πρόσθετα έσοδα. Κατά την Επιτροπή, ένας επενδυτής που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν έχει κανένα συμφέρον να προσφέρει αγαθά ή υπηρεσίες στην αγοραία τιμή, εφόσον αυτό συνεπάγεται πρόσθετη ζημία (αιτιολογική σκέψη 368 της προσβαλλόμενης απόφασης).

177 Ωστόσο, υπενθυμίζεται ότι η συγκριτική ανάλυση αποτελεί απλώς ένα από τα αναλυτικά εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και ότι η χρήση της συγκεκριμένης αναλυτικής μεθόδου δεν απαλλάσσει την Επιτροπή από την υποχρέωσή της να προβεί πλήρη ανάλυση όλων των χρήσιμων στοιχείων της επίμαχης πράξης και του πλαισίου στο οποίο αυτή εντάσσεται. Συνεπώς, η Επιτροπή μπορούσε να λάβει υπόψη της ότι μια συγκεκριμένη συναλλαγή προβλέπεται να έχει αρνητικό αποτέλεσμα (βλ., συναφώς, απόφαση της 3ης Ιουλίου 2014, Ισπανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-319/12 και T-321/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:604, σκέψεις 44 και 45).

178 Επομένως, δεν ήταν εν προκειμένω εσφαλμένη η αναφορά της Επιτροπής στην αρνητική απόδοση των επίμαχων συμβάσεων στο πλαίσιο της εξέτασης της καταλληλότητας της συγκριτικής ανάλυσης.

[*παραλειπόμενα*]

γ) Επί της αιτιάσεως σύμφωνα με την οποία η συγκριτική ανάλυση θα καταδείκνυε ότι δεν παρασχέθηκε πλεονέκτημα μέσω των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και των συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών

228 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν, επικαλούμενες οικονομικές εκθέσεις και άλλα αποδεικτικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στον διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, ότι η συγκριτική ανάλυση δείχνει ότι η σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών δεν απέφεραν κανένα οικονομικό πλεονέκτημα. Αφενός, από πλείονες οικονομικές εκθέσεις προκύπτει ότι η αναγραφόμενη στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ τιμή είναι αντίστοιχη της τιμής της αγοράς που συμφώνησε η AMS με ιδιώτες πελάτες ή με την τιμή της αγοράς που κατέβαλαν ιδιώτες πελάτες για παρόμοιες υπηρεσίες άλλων παρόχων. Αφετέρου, από τη μελέτη της 31ης Αυγούστου 2011 προκύπτει ότι το ύψος των αερολιμενικών τελών που κατέβαλλε η Ryanair στον αερολιμένα του Pau ήταν αντίστοιχο προς αυτό των τελών τα οποία θα πρότεινε υπό παρόμοιες συνθήκες μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και έχει αναλάβει τη διαχείριση αερολιμένα.

229 Συναφώς, τονίζεται ότι, όπως επισήμανε η Επιτροπή, η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών, η οποία στηρίζεται στις προαναφερθείσες οικονομικές εκθέσεις και στη μελέτη της 31ης Αυγούστου 2011, είναι αλυσιτελής, διότι έχει ως αφετηρία την εσφαλμένη παραδοχή του διαχωρισμού και της αυτοτέλειας των υπηρεσιών μάρκετινγκ και των αερολιμενικών υπηρεσιών, ενώ, για να διαπιστωθεί εάν οι επίμαχες συμβάσεις συνιστούν πλεονέκτημα, πρέπει κάθε σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ να αναλύεται σε συνδυασμό με την αντίστοιχη σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών ως ενιαίο μέτρο (βλ. σκέψεις 165 έως 170 ανωτέρω).

230 Όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, υπενθυμίζεται ότι στις εν λόγω οικονομικές εκθέσεις δεν λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι ο αερολιμένας του Pau προέβη στην αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ από την AMS, προκειμένου να προωθήσει τα αεροπορικά δρομολόγια που πραγματοποιούσε η Ryanair. Ειδικότερα, σε δύο από τις οικονομικές εκθέσεις γίνεται σύγκριση των τιμών των διαφημιστικών χώρων και των υπηρεσιών μάρκετινγκ στον ιστότοπο της Ryanair και των τιμών τις οποίες χρεώνουν οι ιστότοποι άλλων αεροπορικών εταιριών ή οι ταξιδιωτικοί ιστότοποι για διαφημίσεις μέσω διαδικτύου. Ομοίως, σε άλλη οικονομική έκθεση γίνεται σύγκριση του

τιμολογίου της AMS με τα τιμολόγια παροχής διαφημιστικών υπηρεσιών σε μεγάλο αριθμό άλλων ευρωπαϊκών ταξιδιωτικών ιστοτόπων. Στις εκθέσεις αυτές δεν υποστηρίζεται ότι οι διαφημιζόμενοι σε άλλους ταξιδιωτικούς ιστοτόπους μπορούν να συγκριθούν με τους αερολιμένες που αγοράζουν υπηρεσίες μάρκετινγκ συνδεόμενες με τις παρεχόμενες από αεροπορική εταιρία υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών.

231 Εξάλλου, οι προσκομισθείσες εν προκειμένω οικονομικές εκθέσεις, οι οποίες στηρίζονται στην παραδοχή του διαχωρισμού και της αυτοτέλειας των υπηρεσιών μάρκετινγκ και των αερολιμενικών υπηρεσιών, ουδόλως ανατρέπουν την ανάλυση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ είναι αδιάρρηκτα συνδεδεμένες με τις συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που αποτελούν αντικείμενο αυτών. Συνεπώς, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να επικαλεστούν τις εν λόγω οικονομικές εκθέσεις προς αντίκρουση της ανάλυσης αυτής.

232 Όσον αφορά τα παραδείγματα συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ βάσει των οποίων ορισμένοι ιδιωτικοί αερολιμένες αγόρασαν υπηρεσίες της AMS, αρκεί η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες δεν μπόρεσαν να αποδείξουν ότι κατά τη σύναψη των συμβάσεων αυτών οι ιδιωτικοί αερολιμένες βρίσκονταν σε συγκρίσιμη κατάσταση με τον αερολιμένα του Pau.

233 Όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, η μελέτη της 31ης Αυγούστου 2011 περιορίζεται στη σύγκριση των αερολιμενικών τελών που ίσχυαν στον αερολιμένα του Pau με τα αερολιμενικά τέλη που ίσχυαν στους συγκρίσιμους αερολιμένες, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η αντίστοιχη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, παρά το γεγονός ότι οι δύο αυτές συμβάσεις πρέπει να θεωρηθούν ως ένα ενιαίο μέτρο.

234 Επομένως, η αιτίαση αυτή των προσφευγουσών είναι επίσης απορριπτέα

[*παραλειπόμενα*]

2. Επί του δεύτερου σκέλους, στο πλαίσιο του οποίου γίνεται λόγος για εσφαλμένη εκτίμηση και ανεπαρκή αιτιολογία όσον αφορά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας

[*παραλειπόμενα*]

α) Επί του μη καθορισμού, εκ μέρους της Επιτροπής, εύλογης αξίας για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ της AMS κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας

250 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή συσχέτισε το σύνολο των δαπανών που απορρέουν από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ με τις συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, υποστηρίζοντας συγχρόνως ότι το μόνο όφελος που θα μπορούσε να αναμένει το CCIPB από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν η αύξηση της επιβατικής κίνησης (εν προκειμένω, η εξασφάλιση ποσοστού πληρότητας των πτήσεων 85 %) κατά την περίοδο εκτέλεσης των δρομολογίων της Ryanair, καθώς τα λοιπά οφέλη ήταν υπέρ το δέον αβέβαια για να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό της αποδοτικότητας των συμβάσεων. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή επιμέρισε το σύνολο των δαπανών για την παροχή των υπηρεσιών μάρκετινγκ στη διάρκεια των συμβάσεων που εξετάστηκαν, χωρίς να συνυπολογίσει τα λοιπά οφέλη των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.

251 Ειδικότερα, πρώτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, ελλείψει στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι οι τιμές ήταν υπερβολικές, η εύλογη αξία για την υπηρεσία, περιλαμβανομένων των υπηρεσιών μάρκετινγκ ή διαφήμισης, ήταν η τιμή της αγοράς. Δεδομένου ότι, κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, η Επιτροπή συμπεριέλαβε τα ποσά που έχουν καταβληθεί από τον αερολιμένα του Pau στην AMS, η αξία των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν θα έπρεπε να συνυπολογιστεί στα οφέλη, οπότε το καθαρό αποτέλεσμα θα ήταν μηδενικό.

252 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν αποσκοπούσαν στην εξασφάλιση υψηλού ποσοστού πληρότητας στα δρομολόγια της Ryanair. Ο αερολιμένας του Pau θα επιτύγχανε το επιθυμητό επίπεδο κίνησης μέσω των συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, ενώ η αύξηση των ποσοστών πληρότητας των δρομολογίων θα επιτυγχανόταν από τη Ryanair χάρη στη δική της πολιτική μάρκετινγκ, ιδίως διά της αναγγελίας, ανά μικρά τακτά διαστήματα, χαμηλών τιμών σε επιλεγμένα δρομολόγια. Ένας αερολιμένας δεν θα μπορούσε να επιτύχει τέτοιο αποτέλεσμα για τη Ryanair μέσω του μάρκετινγκ της AMS.

253 Τρίτον, οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένως ότι ο ιστότοπος της Ryanair προωθούσε μόνον τα δρομολόγια της Ryanair και ότι μπορούσε να παρέχει μόνον υπηρεσίε ς μάρκετινγκ με βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα, διότι δεν ήταν εξίσου αποτελεσματικός όπως ένα σύνολο άλλων ιστοτόπων. Δεν εξέτασε τα προσκομισθέντα από τη Ryanair αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία τεκμηριώνουν τη μεγάλη δημοφιλία του διαδικτυακού της τόπου, αλλά αρκέστηκε στην επισήμανση ότι ο συγκεκριμένος ιστότοπος δεν ήταν αποτελεσματικός σε σύγκριση με άλλους ιστοτόπους και ότι οι διαφημίσεις στην τηλεόραση και στις αφίσες άγγιζαν περισσότερο τους καταναλωτές.

254 Επομένως, η εκτίμηση της Επιτροπής ήταν εσφαλμένη και ελλιπώς αιτιολογημένη, καθώς δεν αποδόθηκε εύλογη αξία στις υπηρεσίες μάρκετινγκ της AMS.

255 Η Επιτροπή αμφισβητεί τα προβαλλόμενα από τις προσφεύγουσες επιχειρήματα

256 Επισημαίνεται, καταρχάς, ότι, με τα επιχειρήματα που προβάλλουν προς στήριξη της συγκεκριμένης αιτίασης, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τον τρόπο με τον οποίον η αξία των υπηρεσιών μάρκετινγκ ενσωματώθηκε στην ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας όσον αφορά τις επίμαχες συμβάσεις.

257 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή ανέλυσε τα οφέλη που μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα μπορούσε, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB, να αναμένει από την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ. Ειδικότερα, διαπίστωσε ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ θα μπορούσαν να ενισχύσουν την επιβατική κίνηση στα δρομολόγια που αποτελούσαν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων. Επισήμανε ακόμη ότι το αποτέλεσμα αυτό ευνοούσε όχι μόνον την αεροπορική εταιρία, αλλά και τον αερολιμένα του Pau, δεδομένου ότι η αύξηση του αριθμού των επιβατών μεταφραζόταν σε αύξηση των αερολιμενικών και άλλων εσόδων για τον διαχειριστή του αερολιμένα. Εξ αυτού συνήγαγε ότι, κατά την αξιολόγηση του εάν θα ήταν συμφέρουσα η σύναψη των επίμαχων συμφωνιών, μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα λάμβανε υπόψη της το θετικό αυτό αποτέλεσμα (αιτιολογικές σκέψεις 332 έως 335 της προσβαλλόμενης απόφασης). Αντιθέτως, η Επιτροπή απέρριψε ως υπερβολικά αβέβαια όλα τα οφέλη της σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, πέραν των σχετιζόμενων με τα αεροπορικά δρομολόγια που αποτελούσαν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων και για διάστημα μεγαλύτερο από την περίοδο εκτέλεσης των δρομολογίων αυτών (αιτιολογικές σκέψεις 337 έως 358 της προσβαλλόμενης απόφασης). Περαιτέρω, στο πλαίσιο της ανάλυσης της πρόσθετης αποδοτικότητας, η Επιτροπή ενσωμάτωσε το εν λόγω πιθανό ωφέλιμο αποτέλεσμα στο ποσοστό πληρότητας που επιλέχθηκε για τα δρομολόγια τα οποία αφορούσαν οι συμβάσεις (αιτιολογική σκέψη 401 της προσβαλλόμενης απόφασης). Αντιθέτως, συμπεριέλαβε τα ποσά που καταβάλλει το CCIPB στην AMS για τις παρεχόμενες σε αυτό υπηρεσίες μάρκετινγκ στις δαπάνες που πρέπει να αφαιρεθούν από πρόσθετα έσοδα που συνδέονται με συγκεκριμένα δρομολόγια (αιτιολογικές σκέψεις 416 και 429 της προσβαλλόμενης απόφασης).

258 Βάσει των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η επιχειρηματολογία περί ανεπαρκούς αιτιολογίας της προσβαλλόμενης απόφασης είναι απορριπτέα. Συγκεκριμένα, ο τρόπος με τον οποίον η Επιτροπή συνεκτίμησε την αξία των παρεχομένων από την AMS υπηρεσιών μάρκετινγκ στο πλαίσιο της ανάλυσης της πρόσθετης αποδοτικότητας προκύπτει με σαφήνεια από την προσβαλλόμενη απόφαση.

259 Επίσης, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης.

260 Συγκεκριμένα, πρώτον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών με το οποίο επικρίνουν την ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με τη χρησιμότητα του ιστοτόπου της Ryanair, επιχείρημα του οποίου η εξέταση πρέπει να προηγηθεί των υπολοίπων, τονίζεται, αφενός, ότι, με την αξιολόγηση του διαρκούς χαρακτήρα των θετικών αποτελεσμάτων της συμφωνίας παροχής υπηρεσιών στα οποία θα απέβλεπε μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε τη δημοφιλία του ιστοτόπου της Ryanair, δημοφιλία η οποία τεκμηριώνεται με αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά τον αριθμό των επισκέψεων είτε απευθείας είτε μέσω μηχανής αναζήτησης, αλλά εξέτασε την επίδρασή της στην αγοραστική συμπεριφορά των επισκεπτών του εν λόγω ιστοτόπου. Η Επιτροπή εκτίμησε, μεταξύ άλλων, ότι είναι ελάχιστα πιθανό να διατηρήσουν οι επισκέπτες του ιστοτόπου της Ryanair την ανάμνηση της διαφήμισης του Pau και της ευρύτερης περιοχής ως ταξιδιωτικού προορισμού και να επηρεαστούν οι αγορές αεροπορικών εισιτηρίων μετά από μερικές εβδομάδες (αιτιολογική σκέψη 341 της προσβαλλόμενης απόφασης).

261 Κατά συνέπεια, είναι απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε τα στοιχεία που αποδεικνύουν τη δημοφιλία του ιστοτόπου της Ryanair. Συγκεκριμένα, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, δεν μπορούν να συναχθούν από τη δημοφιλία του εν λόγω ιστοτόπου συμπεράσματα όσον αφορά τα μακροπρόθεσμα αποτελέσματα μιας επίσκεψης στις σχετικές με το Pau σελίδες του συγκεκριμένου ιστοτόπου στη συμπεριφορά των καταναλωτών και την κίνηση του αερολιμένα του Pau, δεδομένης της περιορισμένης διάρκειας της διαφήμισης αυτής και του γεγονότος ότι η διαφήμιση εμφανιζόταν σχεδόν αποκλειστικά στη σχετική με το Pau σελίδα του εν λόγω ιστοτόπου και όχι σε όλο τον ιστότοπο.

262 Αφετέρου, στο πλαίσιο της αξιολόγησης των αποτελεσμάτων στη συμπεριφορά των καταναλωτών, η Επιτροπή εκτίμησε, με την αιτιολογική σκέψη 341 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι μια διαφημιστική εκστρατεία θα μπορούσε να έχει διαρκή αποτελέσματα, εάν οι προωθητικές ενέργειες υποστηρίζονταν από ένα ή περισσότερα διαφημιστικά μέσα, στα οποία οι καταναλωτές θα εκτίθεντο συχνά κατά τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου διαστήματος. Ως παράδειγμα αναφέρει ότι μια διαφημιστική εκστρατεία σε τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς γενικού περιεχομένου, σε ένα σύνολο ιστοτόπων ή ένα σύνολο διαφημιστικών πινακίδων σε εξωτερικούς ή σε δημόσιους χώρους θα μπορούσε να ασκήσει σταθερή επίδραση στους καταναλωτές, εφόσον αυτοί έχουν πρόσβαση στα εν λόγω μέσα κατά τρόπο παθητικό και κατ' εξακολούθηση. Αντιθέτως, φρονεί ότι μια διαφημιστική ενέργεια που περιορίζεται σε ορισμένες ιστοσελίδες αποκλειστικά στον ιστότοπο της Ryanair έχει ελάχιστες πιθανότητες να παράγει αποτέλεσμα για σημαντικά μεγαλύτερο διάστημα από τη διάρκεια της διαφημιστικής ενέργειας. Κατ' αυτήν, δεν είναι ιδιαίτερα πιθανό οι επισκέπτες του ιστοτόπου της Ryanair να σχηματίσουν μια διαρκή ανάμνηση του Pau και της ευρύτερης περιοχής, δυνάμενη να επηρεάσει τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων για διάστημα μεγαλύτερο των μερικών εβδομάδων. Συναφώς, εκτίμησε, με την αιτιολογική σκέψη 342 της εν λόγω απόφασης, ότι κατά πάσα πιθανότητα η συχνότητα των επισκέψεων του εν λόγω ιστοτόπου δεν είναι επαρκής ώστε ο καταναλωτής να σχηματίσει, αποκλειστικά και μόνον λόγω των επισκέψεων αυτών, μια διαρκή ανάμνηση ότι ο εν λόγω ιστότοπος διαφημίζει συγκεκριμένο προορισμό.

263 Επομένως, για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των υπηρεσιών μάρκετινγκ, η Επιτροπή στηρίχθηκε ως επί το πλείστον στη διάκριση μεταξύ, αφενός, των προωθητικών εκστρατειών στις οποίες οι καταναλωτές εκτίθενται συχνά, ακόμη και κατά τρόπο παθητικό και κατ' επανάληψη, και, αφετέρου, της προωθητικής ενέργειας στον ιστότοπο της Ryanair, η οποία περιορίζεται σε ορισμένες σελίδες για περιορισμένο αριθμό ημερών σε διάστημα πέντε ετών και, ως εκ τούτου, δεν παράγει αποτελέσματα δυνάμενα να διαρκέσουν πέραν της διάρκειας της προωθητικής ενέργειας.

264 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της την υπερβολικά μεγάλη διάρκεια των επισκέψεων στον ιστότοπο της Ryanair και αγνόησε τη γνώμη ειδικών σε θέματα μάρκετινγκ, οι οποίοι κατέδειξαν ότι οι εκστρατείες μάρκετινγκ που στοχεύουν ένα προσηλωμένο κοινό είναι πιο αποτελεσματικές και αποδοτικές απ' ό,τι οι μη στοχευμένες και παθητικές εκστρατείες που απευθύνονται στο ευρύτερο κοινό. Επικαλούνται, συναφώς, δύο οικονομικές εκθέσεις.

265 Επ' αυτού, επισημαίνεται ότι, με την αιτιολογική σκέψη 342 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή διευκρίνισε και διαπίστωσε ότι η προώθηση της περιοχής του Pau στη σελίδα υποδοχής του ιστοτόπου της Ryanair περιοριζόταν σε έναν απλό σύνδεσμο προς τον ιστότοπο που σχεδιάστηκε από το CCIPB για περιορισμένες ή ιδιαίτερα σύντομες, σε αριθμό ημερών, χρονικές περιόδους, προώθηση η οποία δεν θα μπορούσε να παραγάγει διαρκή αποτελέσματα μετά τη λήξη των συγκεκριμένων προωθητικών ενεργειών. Ειδικότερα, διευκρίνισε ότι οι προσφεύγουσες δεν επιχείρησαν να αναλύσουν ή να ποσοτικοποιήσουν τα αποτελέσματα που φέρονται να παρήγαγαν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ που παρασχέθηκαν βάσει των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ στη συμπεριφορά των καταναλωτών και οι μακροπρόθεσμες συνέπειές τους στην κίνηση του αερολιμένα του Pau.

266 Μολονότι τα αποσπάσματα των εν λόγω εκθέσεων εξηγούν εν γένει τα πλεονεκτήματα μιας στοχευμένης διαφήμισης, απευθυνόμενης σε ένα προσηλωμένο κοινό, ιδίως μέσω της AMS, εντούτοις από τα αποσπάσματα αυτά δεν μπορούν να συναχθούν επαρκή συμπεράσματα όσον αφορά την πραγματική μακροπρόθεσμη επίδραση της διαφήμισης στην αγοραστική συμπεριφορά των επισκεπτών του ιστοτόπου της Ryanair και στον αριθμό των επιβατών των καλυπτόμενων από τις εν λόγω συμβάσεις αεροπορικών δρομολογίων.

267 Κατά συνέπεια, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν ότι ήταν εσφαλμένη η διαπίστωση που διατυπώνει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 341 και 342 της προσβαλλόμενης απόφασης, σύμφωνα με την οποία δεν είναι πιθανό η πρόσβαση στην προωθητική εκστρατεία για τον προορισμό του Pau στον ιστότοπο της Ryanair να παρακίνησε τους επισκέπτες του συγκεκριμένου ιστοτόπου να αγοράσουν μετά την εν λόγω επίσκεψη εισιτήρια για τις πτήσεις της Ryanair προς το Pau για διάστημα μεγαλύτερο από μερικές εβδομάδες ή ότι η επίδραση της διεξαγόμενης μέσω του ιστοτόπου αυτού προωθητικής ενέργειας θα εξακολουθούσε για διάστημα κατά πολύ μεγαλύτερο της διάρκειας της προωθητικής ενέργειας.

268 Είναι, συνεπώς, απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών σύμφωνα με το οποίο ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι ο ιστότοπος της Ryanair είχε βραχυπρόθεσμο μόνον αποτέλεσμα, του οποίου η διάρκεια δεν υπερέβαινε τη διάρκεια των επίμαχων συμβάσεων ή των δρομολογίων που δεν αποτελούσαν αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

269 Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση που διατυπώνει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 344 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι, ακόμη και αν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ ενίσχυσαν την επιβατική κίνηση στα δρομολόγια που αποτελούσαν αντικείμενο των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά το διάστημα παροχής των υπηρεσιών αυτών, το αποτέλεσμα αυτό ήταν κατά πάσα πιθανότητα μηδενικό ή αμελητέο πέραν του διαστήματος αυτού ή για άλλα δρομολόγια.

270 Για τους ίδιους λόγους, κρίνεται απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή κακώς παρέλειψε να εξετάσει εάν η διαφήμιση στον ιστότοπο της Ryanair ενίσχυσε την προβολή του αερολιμένα του Pau έναντι των δυνητικών επιβατών της Ryanair, καθώς και των εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του λιανικού εμπορίου στον αερολιμένα.

271 Κρίνεται, συνεπώς, απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών περί εσφαλμένης εκτιμήσεως της Επιτροπής όσον αφορά το αποτέλεσμα του μάρκετινγκ μέσω του ιστοτόπου της Ryanair.

272 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η αξία των υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν ίση με την τιμή της αγοράς και, ως εκ τούτου, αντιστάθμιζε την τιμή αγοράς των υπηρεσιών αυτών ως κόστος στο πλαίσιο της ανάλυσης της πρόσθετης αποδοτικότητας, τονίζεται ότι με το επιχείρημα αυτό υποστηρίζεται κατ' ουσίαν ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ και οι αερολιμενικές υπηρεσίες αποτελούν χωριστές και αυτοτελείς υπηρεσίες και ότι η αξία των υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να εκτιμηθεί ανεξάρτητα από την εκτέλεση, από τη Ryanair, των αεροπορικών δρομολογίων που αποτελούν αντικείμενο των αντίστοιχων συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών.

273 Οι προσφεύγουσες, όμως, δεν αντικρούουν επιτυχώς την αντίθετη προσέγγιση που έγινε δεκτή με την προσβαλλόμενη απόφαση, σύμφωνα με την οποία η σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών είναι στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους και ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ αποσκοπούν κατ' ουσίαν στην προώθηση των αεροπορικών δρομολογίων (βλ. σκέψεις 165 έως 170 ανωτέρω και σκέψεις 279 και 280 κατωτέρω). Στο πλαίσιο της προσέγγισης αυτής, η Επιτροπή εκτίμησε ορθώς ότι η τιμή αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ αποτελεί πρόσθετη δαπάνη η οποία πρέπει να αφαιρεθεί από τα πρόσθετα έσοδα που προέρχονται από τα εν λόγω δρομολόγια.

274 Επιπλέον, οι προσφεύγουσες δεν αντικρούουν επιτυχώς ούτε την ανάλυση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα θεωρούσε κάθε άλλο όφελος που απορρέει από τη θετική επίδραση στα πραγματοποιούμενα από τη Ryanair δρομολόγια ως ιδιαίτερα αβέβαιη για να ληφθεί υπόψη κατά τρόπο ποσοτικοποιημένο (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 337 έως 358 της προσβαλλόμενης απόφασης).

275 Συγκεκριμένα, αφενός, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, ακόμη και αν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των επιβατών στα αεροπορικά δρομολόγια που αποτελούν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων κατά τη διάρκεια ισχύος τους, είναι πολύ πιθανό το αποτέλεσμα αυτό να ήταν μηδενικό ή αμελητέο μετά το διάστημα αυτό ή για άλλα δρομολόγια (αιτιολογικές σκέψεις 339 έως 342 και 344 της προσβαλλόμενης απόφασης). Οι προσφεύγουσες, όμως, δεν μπόρεσαν να κλονίσουν τη διαπίστωση αυτή (βλ. σκέψεις 260 έως 268 ανωτέρω).

276 Αφετέρου, οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο προς αντίκρουση της ανάλυσης της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία οι δύο μέθοδοι που πρότεινε η Ryanair με τις μελέτες της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 κατά τη διοικητική διαδικασία, για την αξιολόγηση του οφέλους από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ πέραν των επίμαχων αεροπορικών δρομολογίων και πέραν της περιόδου πραγματοποίησης των δρομολογίων αυτών, κατέληξαν σε εξαιρετικά αβέβαια αποτελέσματα περιορισμένης αξιοπιστίας (αιτιολογικές σκέψεις 345 έως 357 της προσβαλλόμενης απόφασης).

277 Υπό τις περιστάσεις αυτές, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης, επειδή στήριξε την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας στην παραδοχή ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα λάμβανε υπόψη τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ μόνον ως προς τη θετική επίδρασή της στον αριθμό των επιβατών του πραγματοποιούμενου από τη Ryanair δρομολογίου και, συνεπώς, στα επιπλέον πρόσθετα έσοδα που συνδέονται με τον αριθμό των επιβατών στο δρομολόγιο αυτό, θεωρώντας την καταβλητέα στην AMS τιμή αγοράς των υπηρεσιών μάρκετινγκ ως πρόσθετη δαπάνη για τον αερολιμένα του Pau, η οποία πρέπει να αφαιρεθεί από τα πρόσθετα έσοδα, και όχι ως δαπάνη που αντισταθμίζεται από την αξία των υπηρεσιών μάρκετινγκ.

278 Τρίτον, είναι απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ αποσκοπούσε στην αύξηση της πληρότητας στα εκτελούμενα από τη Ryanair δρομολόγια.

279 Συναφώς, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή εκτίμησε, βάσει διαφόρων σχετικών με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ στοιχείων, τα οποία παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 292 έως 304 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ στόχευαν ειδικά τα πρόσωπα που ήταν πιθανόν να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μεταφοράς της Ryanair, είχαν δε ως κύριο σκοπό την προώθηση των υπηρεσιών αυτών, και όχι γενικώς και αορίστως την αύξηση του αριθμού των επισκέψεων τουριστικού ή επαγγελματικού χαρακτήρα στο Pau και την ευρύτερη περιοχή (αιτιολογική σκέψη 305 της προσβαλλόμενης απόφασης).

280 Πρέπει να γίνει δεκτή η ανάλυση αυτή, η οποία στηρίζεται στη διαπίστωση ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ που παρέχονταν στους διαχειριστές του αερολιμένα του Pau απευθύνονταν στους δυνητικούς επιβάτες των δρομολογίων της Ryanair προς ή από τον αερολιμένα του Pau, έστω και αν με τις εν λόγω υπηρεσίες προωθούνταν τα τουριστικά αξιοθέατα και οι κατάλληλες για επαγγελματικές συναντήσεις τοποθεσίες της περιοχής του Pau. Οι εν λόγω υπηρεσίες αποδεικνύονται, συνεπώς, αδιάρρηκτα συνδεδεμένες με τα αεροπορικά δρομολόγια που εκτελούσε η Ryanair.

281 Εξάλλου, η προώθηση των αεροπορικών δρομολογίων της Ryanair μέσω των παρεχομένων από την AMS υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν εμπόδιζε τη Ryanair να εξασφαλίζει υψηλά ποσοστά πληρότητας με δικές της προωθητικές ενέργειες.

282 Τέταρτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, με το υπόμνημα απαντήσεως, ότι κακώς η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε τα πλεονεκτήματα των υπηρεσιών μάρκετινγκ στην ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, για τον λόγο που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 379 της προσβαλλόμενης απόφασης, σύμφωνα με τον οποίο μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα πραγματοποιούσε μια συναλλαγή καλυπτόμενη από τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ και τη σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, εφόσον οι πρόσθετες δαπάνες που σχετίζονται με τη συναλλαγή αυτή υπερέβαιναν τα πρόσθετα έσοδα σε παρούσα αξία, ακόμη και σε περίπτωση που η καταβλητέα τιμή για τις υπηρεσίες αυτές στην αγορά ήταν χαμηλότερη ή ίση με την τιμή της αγοράς.

283 Κατά τις προσφεύγουσες, η θέση αυτή της Επιτροπής δεν λαμβάνει υπόψη την οικονομική πραγματικότητα. Αφενός, οι ιδιωτικές εταιρίες επενδύουν συχνά σημαντικά ποσά σε προγράμματα για την ανάπτυξη του εμπορικού τους σήματος, με συνέπεια να υφίστανται πρόσθετες ζημίες στην αρχή ή κατά τα πρώτα στάδια της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Σκοπός δεν είναι η άμεση απόδοση της επένδυσης, αλλά η μακροπρόθεσμη κερδοφορία. Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, σε παλαιότερες αποφάσεις της, η Επιτροπή λάμβανε υπόψη της, κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, τους ποσοτικούς και στρατηγικούς στόχους των αερολιμένων, πέραν της απλής ανάλυσης κόστους-κέρδους. Κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, λαμβανόταν επίσης υπόψη η συμβολή του μάρκετινγκ στην εικόνα του αερολιμένα. Περαιτέρω, οι προσφεύγουσες παραπέμπουν στην παράγραφο 66 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014, κατά την οποία, όταν η Επιτροπή προβαίνει στην αξιολόγηση των συμφωνιών μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιριών, λαμβάνει επίσης υπόψη τον βαθμό στον οποίο οι υπό εξέταση ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα η οποία αναμένεται να οδηγήσει τουλάχιστον μακροπρόθεσμα σε κερδοφορία. Αφετέρου, ελλείψει καλύτερης εναλλακτικής, οι οριακές απώλειες θα ήταν, σύμφωνα με τη νομολογία, συμβατές με το κριτήριο της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Η αρνητική τιμή πώλησης θα μπορούσε να είναι συμβατή με το κριτήριο αυτό, εφόσον δεν υπάρχουν άλλες επιλογές, όπως η πτώχευση, και η ζημία είναι μικρότερη για το κράτος, το οποίο ενεργεί ως πωλητής. Η Επιτροπή, όμως, κακώς παρέλειψε να αξιολογήσει τις ζημίες που θα προκαλούσε το κλείσιμο του αερολιμένα.

284 Συναφώς, τονίζεται, καταρχάς, ότι, κατά τη νομολογία, το εάν ένα μέτρο πρέπει να χαρακτηρισθεί ως κρατική ενίσχυση δεν μπορεί να εξαρτάται από την υποκειμενική εκτίμηση της Επιτροπής, πρέπει δε να καθορίζεται ανεξαρτήτως της προηγούμενης διοικητικής πρακτικής του εν λόγω θεσμικού οργάνου, ακόμη και αν η πρακτική αυτή έχει παγιωθεί (βλ. απόφαση της 3ης Ιουλίου 2014, Ισπανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-319/12 και T-321/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:604, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

285 Συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο να εξεταστεί εάν η Επιτροπή ενήργησε σύμφωνα με τις παλαιότερες αποφάσεις της, τις οποίες επικαλούνται οι προσφεύγουσες.

286 Αντιθέτως, πρέπει να εξεταστεί το επιχείρημα των προσφευγουσών υπό το πρίσμα του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, όπως αυτό απορρέει από το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

287 Εν προκειμένω, η Επιτροπή διαπίστωσε, με την αιτιολογική σκέψη 379 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι μια υποθετική επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς με γνώμονα το κέρδος δεν θα προέβαινε στην αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ, εφόσον προέβλεπε ότι, παρά τη θετική επίδραση των υπηρεσιών αυτών όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών στα αντίστοιχα αεροπορικά δρομολόγια, οι πρόσθετες δαπάνες που δημιουργούνται από τις συμβάσεις υπερβαίνουν τα πρόσθετα έσοδα σε παρούσα αξία.

288 Πάντως, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξεταστεί εάν, βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δραστηριοποιούμενη στην εκμετάλλευση αερολιμένα θα προέβαινε στην αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ, έστω και με πρόσθετη ζημία σε καθαρή παρούσα αξία, διαπιστώνεται ότι, εν πάση περιπτώσει, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν ότι μια τέτοια επιχείρηση, στη θέση του CCIPB, θα ενεργούσε στη συγκεκριμένη περίπτωση κατά τον τρόπο αυτόν.

289 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες προβάλλουν απλώς, στο πλαίσιο της επιχειρηματολογίας τους, ότι οι ιδιωτικές εταιρίες συχνά επενδύουν σημαντικά ποσά για την ανάπτυξη των εμπορικών σημάτων τους και υφίστανται αρχικώς πρόσθετες ζημίες, χωρίς οι επενδύσεις τους να έχουν άμεση απόδοση, αποσκοπώντας, ωστόσο, σε μακροπρόθεσμα κέρδη. Δεν αποδεικνύουν ότι ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση που διατυπώνει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 345 έως 357 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι τα οφέλη από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμβάσεις και πέραν της περιόδου πραγματοποίησης των δρομολογίων αυτών, ήταν εξαιρετικά αβέβαια και δεν μπορούσαν να ποσοτικοποιηθούν σε βαθμό ο οποίος θα θεωρούνταν αρκούντως αξιόπιστος για μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

290 Ειδικότερα, οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να αντικρούει την ανάλυση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία οι δύο μέθοδοι που προτάθηκαν από τη Ryanair με τις μελέτες της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 κατά τη διοικητική διαδικασία για την αξιολόγηση του οφέλους από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, πέραν των αντίστοιχων δρομολογίων και πέραν της περιόδου πραγματοποίησης των δρομολογίων αυτών, δηλαδή των μελλοντικών εσόδων που θα προέκυπταν από την ενισχυμένη λόγω των υπηρεσιών μάρκετινγκ φήμη και εικόνα του σήματος, κατέληγαν σε αποτελέσματα εξαιρετικά αβέβαια και περιορισμένης αξιοπιστίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 347 έως 350 και 353 της προσβαλλόμενης απόφασης).

291 Συνεπώς, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν ότι επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση των φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Pau, θα θεωρούσε ότι οι παρεχόμενες από την AMS υπηρεσίες μάρκετινγκ συνιστούν επένδυση η οποία θα μπορούσε μακροπρόθεσμα να αποφέρει κέρδη.

292 Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών περί λιγότερο επαχθούς λύσης, τονίζεται ότι η Επιτροπή διαπίστωσε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, χωρίς να υποπέσει σε σφάλμα, ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau, θα ανέμενε ότι οι επίμαχες συμβάσεις δεν είναι επικερδείς. Επομένως, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, η μη υπογραφή των επίμαχων συμβάσεων αποδεικνυόταν καλύτερη εναλλακτική λύση για μια τέτοια επιχείρηση, δεδομένου ότι οι εν λόγω συμβάσεις είχαν αρνητική πρόσθετη απόδοση και, συνεπώς, η σύναψή τους επέφερε επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης αερολιμένα.

293 Κατά συνέπεια, ακόμη και αν υποτεθεί ότι το κλείσιμο του αερολιμένα του Pau θα συνεπαγόταν για τον ιδιοκτήτη μεγαλύτερη ζημία από την πρόσθετη ζημία που αναμενόταν από τον προαναφερθέντα συνδυασμό των επίμαχων συμβάσεων, μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς με γνώμονα το κέρδος θα προτιμούσε, ευρισκόμενη στη θέση του διαχειριστή του εν λόγω αερολιμένα, να μη συνάψει εν προκειμένω τις συμβάσεις αυτές.

294 Συνεπώς, η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών πρέπει να απορριφθεί.

295 Βάσει των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης, λαμβάνοντας υπόψη, κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, μόνον τα έσοδα που προέκυπταν από τα αεροπορικά δρομολόγια τα οποία αποτελούν αντικείμενο των συμβάσεων που εξετάστηκαν κατά την προβλεπόμενη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αυτών, έστω και αν συνυπολόγισε τις σχετιζόμενες με την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ δαπάνες, οι οποίες επρόκειτο να πραγματοποιηθούν στο σύνολό τους κατά το εν λόγω διάστημα.

296 Επομένως, πρέπει να απορριφθούν όλα τα επιχειρήματα των προσφευγουσών σύμφωνα με τα οποία η Επιτροπή δεν αποτίμησε στην προσήκουσα αξία τις υπηρεσίες μάρκετινγκ της AMS.

297 Τέλος, οι προσφεύγουσες χαρακτηρίζουν, με το υπόμνημα απαντήσεως, αβάσιμη τη θέση που διατυπώνει η Επιτροπή με το υπόμνημα αντικρούσεως, σύμφωνα με την οποία μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα ήταν διατεθειμένη να πληρώνει επί οκτώ έτη τον πελάτη της, αναμένοντας να ανακτήσει τα δαπανηθέντα ποσά κατά τα επόμενα έτη.

298 Συναφώς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, αφενός, ότι οι αερολιμένες αποτελούν μεγάλα έργα υποδομής, με επενδυτικό ορίζοντα πολλών δεκαετιών, και, αφετέρου, ότι, σύμφωνα με την οικονομική και χρηματοοικονομική βιβλιογραφία, η αποδοτικότητα μιας επένδυσης δεν πρέπει κατ' ανάγκη να περιορίζεται στην υπολογιζόμενη παρούσα καθαρή αξία των μελλοντικών ταμειακών ροών που προκύπτουν από την επένδυση, αλλά μπορεί να περιλαμβάνει και την αξία των στρατηγικών επιλογών. Μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα μπορούσε να πραγματοποιήσει μια βραχυπρόθεσμα ζημιογόνο επένδυση, ακόμη και με μηδενική ή αρνητική καθαρή παρούσα αξία, εφόσον η επένδυση θα είχε στρατηγική αξία και θα παρείχε στην επιχείρηση τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει μακροπρόθεσμα αποδοτικότερες επενδύσεις, οι οποίες θα αντιστάθμιζαν τις αρχικές ζημίες. Επομένως, ένα ζημιογόνο επενδυτικό πρόγραμμα θα μπορούσε να αποτελεί στρατηγική επένδυση, εφόσον αναπτύσσει την αξία του εμπορικού σήματος, με συνέπεια τη μακροπρόθεσμη αύξηση της κερδοφορίας της εταιρίας.

299 Συναφώς, δεν ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau, δεν θα απέβλεπε στην ανανέωση των επίμαχων συμβάσεων και, συνεπώς, δεν θα δεχόταν να υποστεί ζημία κατά την προβλεπόμενη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αυτών, με το σκεπτικό ότι θα αντιστάθμιζε τις ζημίες αυτές με μελλοντικά κέρδη (βλ. σκέψεις 365 έως 380 κατωτέρω).

300 Αφετέρου, επισημαίνεται ότι, όπως προβάλλει η Επιτροπή, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν ότι η οικονομική και χρηματοοικονομική βιβλιογραφία η οποία φαίνεται να σχετίζεται με τον κλάδο της ηλεκτρικής ενέργειας και τα επενδυτικά έργα είναι χρήσιμη για την εκτίμηση της συμπεριφοράς του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau σε περίπτωση ανοίγματος νέου αεροπορικού δρομολογίου. Εν πάση περιπτώσει, όσον αφορά την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της αξίας του εμπορικού σήματος διά της υλοποιήσεως προγράμματος μάρκετινγκ, αρκεί η παραπομπή στις σκέψεις 289 και 290 ανωτέρω.

301 Επομένως, το επιχείρημα των προσφευγουσών κρίνεται απορριπτέο, όπως και η αιτίαση στο σύνολό της.

β) Επί της απορρίψεως των λόγων στους οποίους στηρίζεται η απόφαση του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau να συνάψει τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ

302 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν επίσης ότι η εκτίμηση την οποία διατυπώνει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 379 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι ένας επιχειρηματίας που ενεργεί με γνώμονα την προοπτική του κέρδους δεν θα σύναπτε τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, εφόσον προέβλεπε ότι οι πρόσθετες δαπάνες που θα απέρρεαν από τις αντίστοιχες συμβάσεις θα

υπερέβαιναν τα πρόσθετα έσοδα, δεν λαμβάνει υπόψη την εμπορική πραγματικότητα. Οι ιδιωτικές εταιρίες επενδύουν συχνά σημαντικά ποσά για την ανάπτυξη των εμπορικών σημάτων τους, γνωρίζοντας ότι θα υποστούν αρχικώς πρόσθετες ζημίες. Σκοπός τους δεν είναι να επιτύχουν την άμεση απόδοση της επένδυσης, αλλά να πραγματοποιήσουν μακροπρόθεσμα κέρδη.

303 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της τα πλείονα ποιοτικά και στρατηγικά οφέλη που το CCIPB μπορούσε ευλόγως να προσδοκά από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, ήτοι τη βελτίωση της εικόνας του αερολιμένα του Pau και την αύξηση της εμπορικής αξίας του, τη διαφοροποίηση των αεροπορικών εταιριών και την αύξηση του ποσοστού των αφίξεων.

304 Οι προσφεύγουσες επικαλούνται τη νομολογία σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να λαμβάνει υπόψη, κατά την αξιολόγηση των επίμαχων μέτρων, όλα τα κρίσιμα στοιχεία, τις προηγούμενες αποφάσεις της που αφορούσαν μέτρα ενίσχυσης υπέρ αερολιμένων, στο πλαίσιο των οποίων είχαν ληφθεί υπόψη, πέραν της αναλύσεως των δαπανών και των εσόδων, οι ποιοτικοί και στρατηγικοί στόχοι, και την παράγραφο 66 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014. Με το υπόμνημα απαντήσεως προβάλλουν ακόμη ότι η συνεκτίμηση των αναμενόμενων κερδών κατά την ανάλυση θα οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι οι πρόσθετες δαπάνες δεν υπερέβαιναν τα πρόσθετα έσοδα σε παρούσα αξία.

305 Η Επιτροπή φρονεί ότι η προβλεπόμενη στην παράγραφο 63 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 προϋπόθεση της πρόσθετης αποδοτικότητας, σύμφωνα με την οποία η συμφωνία μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρίας μπορεί να κριθεί συμβατή με το κριτήριο της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, εφόσον συμβάλλει σταδιακά, εκ των προτέρων θεωρούμενη, στην κερδοφορία του αερολιμένα, και η προβλεπόμενη στην παράγραφο 66 των κατευθυντήριων γραμμών προϋπόθεση σύμφωνα με την οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το εάν και κατά πόσον η συμφωνία εντάσσεται σε μια συνολική στρατηγική του αερολιμένα, με σκοπό τη μακροπρόθεσμη τουλάχιστον κερδοφορία του, πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι, αφού διαπίστωσε ότι οι επίμαχες συμβάσεις δεν πληρούσαν την προϋπόθεση της πρόσθετης αποδοτικότητας, μπορούσε να διαπιστώσει ότι καμία από τις συμβάσεις αυτές δεν πληρούσε το κριτήριο της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξετάσει εάν συντρέχει η προϋπόθεση της παραγράφου 66 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014.

306 Συναφώς, υπενθυμίζεται, καταρχάς, ότι, κατά τη νομολογία, ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης δεν μπορεί να εξαρτάται από την υποκειμενική εκτίμηση της Επιτροπής, οπότε δεν είναι χρήσιμο να εξεταστεί εάν η Επιτροπή ενήργησε σύμφωνα με τις παλαιότερες αποφάσεις της, τις οποίες επικαλούνται οι προσφεύγουσες (βλ. σκέψεις 284 και 285 ανωτέρω).

307 Πρέπει να εξετασθεί η αιτίαση των προσφευγουσών σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα, καθώς δεν έλαβε υπόψη της τους λόγους για τους οποίους ο διαχειριστής του αερολιμένα του Pau αποφάσισε να συνάψει τη σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, βάσει του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, όπως αυτό απορρέει από το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

308 Υπενθυμίζεται ότι, στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, η Επιτροπή οφείλει να λαμβάνει υπόψη της, κατά την αξιολόγηση του μέτρου, όλα τα κρίσιμα στοιχεία, καθώς και το αντίστοιχο πλαίσιο (βλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2008, Ryanair κατά Επιτροπής, T-196/04, EU:T:2008:585, σκέψη 59 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

309 Εν προκειμένω, υπενθυμίζεται ότι, με την αιτιολογική σκέψη 379 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς με γνώμονα την προοπτική του κέρδους δεν θα προέβαινε στην αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ, εάν προέβλεπε ότι,

παρά το θετικό αποτέλεσμα των υπηρεσιών αυτών όσον αφορά την αύξηση των επιβατών στα αντίστοιχα αεροπορικά δρομολόγια, οι πρόσθετες δαπάνες που θα απέρρεαν από τις συμβάσεις θα υπερέβαιναν τα πρόσθετα έσοδα σε παρούσα αξία.

310 Χωρίς να είναι απαραίτητο να κριθεί η θέση της Επιτροπής ότι η συμφωνία μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρίας, η οποία συνεπάγεται πρόσθετη ζημία σε καθαρή παρούσα αξία, δεν πληροί το κριτήριο της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ως εντασσόμενη σε μια συνολική στρατηγική του εν λόγω αερολιμένα, η οποία υποτίθεται ότι θα αποφέρει μακροπρόθεσμα κέρδη, διαπιστώνεται ότι, εν πάση περιπτώσει, για τους λόγους που παρατίθενται στη συνέχεια, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν, στην υπό κρίση υπόθεση, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης, επειδή δεν έλαβε υπόψη τα ποιοτικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα για τα οποία κάνουν λόγο οι προσφεύγουσες.

311 Πρώτον, οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι, βάσει ιδίως μιας οικονομικής έκθεσης και ορισμένων δηλώσεων του CCIPB κατά τη διοικητική διαδικασία, η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη ότι, για το CCIPB, οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ είχαν ως σκοπό να γίνει γνωστός ο αερολιμένας του Pau, ιδίως στο κοινό των χωρών που συνδέονται με αυτόν με τα αεροπορικά δρομολόγια της Ryanair, και να ενισχυθεί η φήμη και η ελκυστικότητα του αερολιμένα του Pau. Η διαφήμιση είναι αναγκαία για τους περιφερειακούς αερολιμένες. Το CCIPB μπορούσε ευλόγως να αναμένει βελτίωση της εικόνας του αερολιμένα και, μακροπρόθεσμα, την αύξηση της εμπορικής του αξίας για τους ιδιοκτήτες του.

312 Συναφώς, διαπιστώνεται, καταρχάς, ότι η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, τη χρησιμότητα ή και την αναγκαιότητα να εκπονήσουν οι περιφερειακοί αερολιμένες μια στρατηγική μάρκετινγκ.

313 Αντιθέτως, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι παρεχόμενες από την AMS υπηρεσίες μάρκετινγκ δεν θα είχαν μακροπρόθεσμα ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της εικόνας του αερολιμένα σε μόνιμη βάση. Οι προσφεύγουσες, όμως, δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι η ανάλυση της Επιτροπής είναι προδήλως εσφαλμένη ως προς το ζήτημα αυτό (βλ. σκέψεις 260 έως 268, 289 και 290 ανωτέρω).

314 Εξάλλου, από τη δικογραφία προκύπτει ότι, όπως εξήγησε η Επιτροπή, στα αποσπάσματα της οικονομικής έκθεσης τα οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες δεν διευκρινίζεται ποιο είδος διαφήμισης της AMS θα μπορούσε να παραγάγει μόνιμα αποτελέσματα ούτε αναφέρεται ειδικότερα εάν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ της AMS, στην αγορά των οποίων προέβη ο διαχειριστής του αερολιμένα του Pau, μπορούσαν να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των πελατών και να βελτιώσουν την εικόνα του συγκεκριμένου αερολιμένα κατά τρόπο διαρκή, πέραν της διάρκειας ισχύος των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ή πέραν των λοιπών δρομολογίων που εκτελούσε η Ryanair από τον αερολιμένα του Pau. Εξάλλου, όπως διευκρινίζει η Επιτροπή, σε αντίθεση με την προσβαλλόμενη απόφαση, στα αποσπάσματα της εν λόγω έκθεσης δεν γίνεται αναφορά στο ακριβές περιεχόμενο των συμβάσεων αυτών.

315 Είναι, συνεπώς, απορριπτέο το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης, όσον αφορά τη συνεκτίμηση της βούλησης για βελτίωση της εικόνας του αερολιμένα του Pau και, συνακόλουθα, της βούλησης για ενίσχυση της εμπορικής του αξίας χάρη στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.

316 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι το CCIPB μπορούσε να προσδοκά ότι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ θα συνέβαλαν στη διαφοροποίηση των αεροπορικών εταιριών στον αερολιμένα του Pau. Επικαλούμενες μια οικονομική έκθεση, διευκρινίζουν ότι η απόδειξη της επιτυχίας ενός αερολιμένα ο οποίος έχει διαφημιστεί μπορεί να ενθαρρύνει και άλλες αεροπορικές εταιρίες να συμπεριλάβουν τον συγκεκριμένο αερολιμένα στο πρόγραμμά τους. Οι προσφεύγουσες τονίζουν ότι, κατά την έναρξη των δραστηριοτήτων της Ryanair στο Pau, ο αερολιμένας

εξυπηρετούνταν ως επί το πλείστον από την Air France και, συνεπώς, εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από την εν λόγω αεροπορική εταιρία, πλην όμως ο ρόλος του αυτός περιορίστηκε βαθμιαία από τα σιδηροδρομικά δίκτυα υψηλής ταχύτητας. Ήταν, συνεπώς, εύλογο για τον αερολιμένα του Pau να παραχωρήσει το μη χρησιμοποιούμενο δυναμικό σε μια αεροπορική εταιρία, χάρη στην οποία θα περιόριζε την εξάρτησή του από τον όμιλο Air France.

317 Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι οι προσφεύγουσες δεν μπόρεσαν να αποδείξουν ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ της AMS θα παρείχαν σε μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB, τη δυνατότητα να προσελκύσει και άλλες αεροπορικές εταιρίες στον αερολιμένα του Pau. Με τις αιτιολογικές σκέψεις 337 έως 358 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το μόνο όφελος που ο εν λόγω επιχειρηματίας μπορούσε να αναμένει από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ συνίστατο στην αύξηση του αριθμού των επιβατών στα δρομολόγια της Ryanair. Αντιθέτως, εκτίμησε ότι κάθε όφελος πέραν των συγκεκριμένων δρομολογίων ήταν υπερβολικά αβέβαιο για να ληφθεί υπόψη κατά τρόπο ποσοτικοποιημένο. Οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να ανατρέπει την εκτίμηση αυτή της Επιτροπής.

318 Εξάλλου, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, η επιθυμία προσέλκυσης άλλων αεροπορικών εταιριών, προς αξιοποίηση του μη χρησιμοποιούμενου δυναμικού, αποτελεί μεν μια εύλογη από οικονομική άποψη στρατηγική, πλην όμως μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα είχε τουλάχιστον την απαίτηση, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, η είσοδος νέας αεροπορικής εταιρίας να μην προκαλέσει πρόσθετες δαπάνες οι οποίες υπερβαίνουν τα πρόσθετα έσοδα.

319 Απαντώντας στο επιχείρημα που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες με το υπόμνημα απαντήσεως, ότι το εκτεταμένο διεθνές δίκτυο της Ryanair αντιστάθμιζε την έλλειψη αναγνωρισιμότητας του αερολιμένα του Pau στην αλλοδαπή, η Επιτροπή διευκρίνισε κατά τρόπο πειστικό ότι οι επιβάτες από όλο τον κόσμο δύνανται να μεταβούν στο Pau με πτήση της Air France μέσω Παρισίου (Γαλλία) και ότι η Ryanair πραγματοποιεί μόνον απευθείας πτήσεις «από σημείο σε σημείο» και δεν παρέχει ανταποκρίσεις με άλλους προορισμούς.

320 Είναι, συνεπώς, απορριπτέα η αιτίαση των προσφευγουσών ότι ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η διαφοροποίηση των αεροπορικών εταιριών θα αποτελούσε πλεονέκτημα για τον αερολιμένα του Pau.

321 Τρίτον, οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή δεν διατύπωσε εκτίμηση όσον αφορά το εάν σκοπός των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν η αύξηση του ποσοστού των επιβατών από τα σημεία αναχώρησης των δρομολογίων προς το Pau («εισερχόμενοι επιβάτες») επί του συνολικού αριθμού των επιβατών που η Ryanair είχε δεσμευθεί ότι θα μεταφέρει στον αερολιμένα του Pau. Η αύξηση του ποσοστού αυτού επί του συνολικού αριθμού που θα μεταφέρονταν με πτήσεις της Ryanair στον εν λόγω αερολιμένα δεν συνδέεται με την αύξηση του συνολικού αριθμού των επιβατών. Η πρώτη αύξηση αφορούσε τον διαχωρισμό μεταξύ των επιβατών που προέρχονται από τη ζώνη επιρροής του αερολιμένα αυτού («εξερχόμενοι επιβάτες») και των επιβατών που προέρχονται από τα σημεία αναχώρησης των δρομολογίων προς το Pau («εισερχόμενοι επιβάτες»), ενώ η δεύτερη αύξηση αφορούσε απόλυτους αριθμούς. Σύμφωνα με τις εν λόγω συμβάσεις, ο σκοπός της αύξησης του ποσοστού των «εισερχόμενων επιβατών» ήταν ιδιαίτερα σημαντικός. Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι οι «εισερχόμενοι επιβάτες» θα παρήγαγαν υψηλότερα μη αεροναυτικά έσοδα από τους «εξερχόμενους επιβάτες», η ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με την πρόσθετη αποδοτικότητα ενείχε τον κίνδυνο υποτίμησης του ύψους των μη αεροναυτικών εσόδων που ο αερολιμένας μπορούσε ευλόγως να αναμένει από τις συμβάσεις αυτές.

322 Συναφώς, η Επιτροπή εξήγησε ότι, αντί της αύξησης του ποσοστού των «εισερχόμενων επιβατών» σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των επιβατών, ο στόχος θα έπρεπε να είναι η αύξηση του απόλυτου αριθμού των «εισερχόμενων επιβατών», δεδομένου ότι η παράμετρος αυτή ήταν σημαντική για τα έσοδα τόσο της Ryanair όσο και του CCIPB, χάρη στα αερολιμενικά τέλη, τα οποία καθορίζονταν εν

μέρει σε συνάρτηση με τον αριθμό των επιβατών, και χάρη στα μη αεροναυτικά έσοδα. Επιπλέον, ανέφερε ότι, σε αντίθεση με το ποσοστό των «εισερχόμενων επιβατών» σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των επιβατών, ο απόλυτος αριθμός των «εισερχόμενων επιβατών» όντως συνδεόταν με την αύξηση του συνολικού αριθμού των επιβατών, καθώς ο αριθμός αυτός αποτελεί το άθροισμα των «εισερχόμενων επιβατών» και των «εξερχόμενων επιβατών». Περαιτέρω, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η επίδραση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ στον απόλυτο αριθμό των εισερχόμενων επιβατών, ως υποσυνόλου του συνολικού αριθμού των επιβατών, στα επίμαχα δρομολόγια αποτέλεσε τη βάση υπολογισμού της ροής των εσόδων από τα αερολιμενικά τέλη και τα μη αεροναυτικά έσοδα.

323 Οι προσφεύγουσες απαντούν ότι τα συμφέροντα της Ryanair δεν ταυτίζονται με εκείνα των διαχειριστών του αερολιμένα του Pau, δεδομένου ότι η Ryanair ενδιαφέρεται για τον απόλυτο αριθμό των επιβατών και ωφελείται από τη μεταφορά είτε των «εισερχόμενων επιβατών» είτε των «εξερχόμενων επιβατών», ενώ ο αερολιμένας έχει συμφέρον να περιλαμβάνει ο εν λόγω απόλυτος αριθμός όσον το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό εισερχόμενων επιβατών. Επομένως, η εκτίμηση της Επιτροπής ότι ο απόλυτος αριθμός των «εισερχόμενων επιβατών» συνδέεται με την αύξηση του συνολικού αριθμού των επιβατών αποτελεί μια εσφαλμένη γενίκευση.

324 Συναφώς, ακόμη και αν υποτεθεί ότι ο απόλυτος αριθμός των επιβατών και το ποσοστό των «εισερχόμενων επιβατών» δεν παραμένουν οπωσδήποτε αμετάβλητα, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή, όπως η ίδια επισήμανε, προέβη, με την προσβαλλόμενη απόφαση, σε ανάλυση της επίδρασης των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ επί των πρόσθετων εσόδων που υπολογίζονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, βασιζόμενη, όσον αφορά τα μη αεροναυτικά έσοδα, σε κινητούς μέσους όρους τριετίας για έσοδα αυτά του αερολιμένα του Pau, τα οποία προσάρμοσε προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός, και δεχόμενη ένα ευνοϊκό για τις προσφεύγουσες ποσοστό πληρότητας 85 % ανά πτήση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 401, 414 και 415 της προσβαλλόμενης απόφασης).

325 Υπό τις περιστάσεις αυτές, δεν μπορεί βασίμως να υποστηριχθεί ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης, επειδή στήριξε την ανάλυσή της στον συνολικό αριθμό των «εισερχόμενων επιβατών», χωρίς να προβεί σε προσαρμογή με βάση την αναλογία μεταξύ «εισερχόμενων επιβατών» και «εξερχόμενων επιβατών», δεδομένου ότι ο διαχειριστής του αερολιμένα του Pau δεν είχε προβεί ο ίδιος σε εκ των προτέρων εκτίμηση των μελλοντικών μη αεροναυτικών εσόδων τα οποία προσδοκούσε από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.

326 Είναι, συνεπώς, απορριπτέα η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών σχετικά με τα έσοδα που σχετίζονται από την αύξηση της εισερχόμενης κίνησης.

327 Βάσει των προεκτεθέντων, πρέπει να απορριφθεί η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών σχετικά με την απόρριψη των λόγων στους οποίους στηρίχθηκε η απόφαση του αερολιμένα του Pau να συνάψει τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.

γ) Επί της απορρίψεως του ενδεχομένου ένα μέρος των υπηρεσιών μάρκετινγκ να αγοράστηκε για σκοπούς γενικού συμφέροντος

328 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή απέρριψε εσφαλμένως το ενδεχόμενο η αγορά των υπηρεσιών μάρκετινγκ να αποσκοπούσε εν μέρει στην επίτευξη σκοπών γενικού συμφέροντος. Επικρίνουν συναφώς την εκτίμηση που διατύπωσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 324 της προσβαλλόμενης απόφασης, σύμφωνα με την οποία δεν μπορεί ένας δημόσιος φορέας να θεωρεί ότι η αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ οι οποίες αποσκοπούν στην προώθηση σαφώς καθορισμένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αποτελεί μέρος της αποστολής ενός δημόσιου φορέα, η οποία συνίσταται στην ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης, με συνέπεια να καταστρατηγείται το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Με την εκτίμηση αυτή παραγνωρίζεται το γεγονός ότι το μάρκετινγκ μέσω του ιστοτόπου της Ryanair, βάσει των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, αποσκοπούσε στην

προώθηση της περιοχής του Pau, και όχι των παρεχομένων από τη Ryanair υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, κατά τις προσφεύγουσες, η εκτίμηση αυτή της Επιτροπής εισάγει γενική απαγόρευση της αγοράς, από φορείς δημοσίου δικαίου, υπηρεσιών μάρκετινγκ από επιχείρηση παρέχουσα και άλλες υπηρεσίες σε τοπικό επίπεδο, ανεξαρτήτως του περιεχομένου των υπηρεσιών μάρκετινγκ και του αν εφαρμόζεται η τιμή της αγοράς.

329 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

330 Διαπιστώνεται, καταρχάς, ότι, με τις αιτιολογικές σκέψεις 323 και 324 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή εξέτασε τις υπηρεσίες μάρκετινγκ από την οπτική του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Pau ο οποίος ενεργεί ως φορέας που ασκεί καθήκοντα γενικού συμφέροντος. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή εξέτασε εάν, εφόσον γίνει δεκτό ότι η συμπεριφορά του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Pau πρέπει να αξιολογηθεί με κριτήριο τον ρόλο του ως δημόσιου φορέα επιφορτισμένου με αποστολή γενικού συμφέροντος, εν προκειμένω της ανάπτυξης του Pau και της ευρύτερης περιοχής, και όχι ως διαχειριστή του αερολιμένα, μπορούσε να θεωρηθεί ότι οι επίμαχες εν προκειμένω υπηρεσίες μάρκετινγκ ανταποκρίνονται σε πραγματικές ανάγκες του δημοσίου φορέα που προβαίνει στην αγορά τους (αιτιολογικές σκέψεις 315, 316 και 322 της προσβαλλόμενης απόφασης).

331 Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκτίμησε, με την αιτιολογική σκέψη 323 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι δεν μπορεί μεν να αποκλειστεί το ενδεχόμενο το CCIPB, κατά την εκπλήρωση της αποστολής του που συνίσταται στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του Pau, να χρειάζεται να προσφύγει στις υπηρεσίες εμπορικών επιχειρήσεων, προκειμένου να υλοποιήσει τις σχετικές με την προώθηση της περιοχής δράσεις του, εντούτοις οι παρεχόμενες από την AMS υπηρεσίες μάρκετινγκ αφορούσαν την προώθηση της εμπορικής δραστηριότητας δύο σαφώς προσδιορισμένων επιχειρήσεων, ήτοι της Ryanair και του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau. Επισήμανε, ακόμη, στην αιτιολογική σκέψη 324 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι το να επιτραπεί σε έναν φορέα αρμόδιο για την τοπική οικονομική ανάπτυξη να προβεί σε αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ οι οποίες αποσκοπούν κατ' ουσίαν στην προώθηση των προϊόντων ή των υπηρεσιών ορισμένων εγκατεστημένων στην περιοχή επιχειρήσεων, με το σκεπτικό ότι οι υπηρεσίες αυτές συμβάλλουν στην τοπική οικονομική ανάπτυξη, χωρίς τα μέτρα αυτά να αποτελούν κρατικές ενισχύσεις, θα συνιστούσε καταστρατήγηση του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή κατέληξε, με την αιτιολογική σκέψη 325 της προσβαλλόμενης απόφασης, στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούσε να γίνει δεκτό ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ που παρασχέθηκαν στον διαχειριστή του αερολιμένα του Pau ανταποκρίνονταν σε πραγματική ανάγκη.

332 Η αντίθετη θέση των προσφευγουσών σύμφωνα με την οποία οι υπηρεσίες μάρκετινγκ αποσκοπούσαν στην προώθηση της περιοχής και όχι των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών της Ryanair δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Συγκεκριμένα, από τις σκέψεις 165 έως 170, καθώς και τις σκέψεις 279 και 280 ανωτέρω προκύπτει ότι δεν ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν αδιάρρηκτα συνδεδεμένες με τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών της Ryanair και ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ, όχι μόνο δεν ήταν σχεδιασμένες ώστε να συμβάλουν εν γένει στην αύξηση των τουριστών και επιχειρηματιών επισκεπτών στο Pau και την ευρύτερη περιοχή, αλλά στόχευαν ειδικά στους πιθανούς χρήστες των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών της Ryanair και είχαν ως κύριο σκοπό την προώθηση των υπηρεσιών αυτών (βλ., μεταξύ άλλων, αιτιολογικές σκέψεις 292 έως 305 της προσβαλλόμενης απόφασης).

333 Η διαπίστωση αυτή δεν αναιρείται από το γεγονός ότι οι τοπικές αρχές γνώριζαν, από μελέτη του CCIPB, τα οικονομικά πλεονεκτήματα της συρροής επισκεπτών στην περιοχή τους και ότι η προώθηση της περιοχής συγκαταλέγεται στις αποστολές τους. Οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν, άλλωστε, κανένα στοιχείο που να θέτει υπό αμφισβήτηση τη διαπίστωση της Επιτροπής.

334 Τέλος, δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η θέση που διατυπώνει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 323 και 324 της προσβαλλόμενης απόφασης ισοδυναμεί με την επιβολή στις δημόσιες αρχές μιας υπέρμετρα ευρείας απαγόρευσης να προβαίνουν στην αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ. Συγκεκριμένα, το πρόβλημα που επισήμανε η Επιτροπή με τις εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις αφορούσε το γεγονός ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ τις οποίες αγόραζε ένας δημόσιος φορέας αποσκοπούσαν κατ' ουσίαν στην προώθηση των πτήσεων της Ryanair προς τον αερολιμένα του Pau. Επομένως, σε αντίθεση προς ό,τι διατείνονται οι προσφεύγουσες, η Επιτροπή δεν αναφέρθηκε στην παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ από εταιρία η οποία παρέχει και άλλες υπηρεσίες σε τοπικό επίπεδο, ανεξαρτήτως του περιεχομένου των υπηρεσιών μάρκετινγκ.

335 Κατά συνέπεια, το επιχείρημα αυτό των προσφευγουσών πρέπει να απορριφθεί.

δ) Επί του ότι οι συναφθείσες με την AMS συμβάσεις εξετάστηκαν χωρίς να ληφθεί υπόψη η οπτική της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και έχει την κυριότητα του αερολιμένα, οπτική η οποία διαφέρει από εκείνη της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και έχει την εκμετάλλευση του αερολιμένα

336 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή έπρεπε να εξετάσει το CCIPB και τη μεικτή κοινοπραξία ως επιχειρήσεις που ενεργούν υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς και έχουν διαφορετικά, αλλά αλληλένδετα συμφέροντα, καθώς το μεν CCIPB είχε τη διαχείριση και η μεικτή κοινοπραξία την κυριότητα του αερολιμένα. Η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε τη μεικτή κοινοπραξία στην ανάλυση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, παρά το γεγονός ότι το CCIPB είχε την υποχρέωση να της επιστρέψει τον αερολιμένα, καθώς και τα άυλα περιουσιακά στοιχεία, περιλαμβανομένης της φήμης του, κατά τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης στις 31 Δεκεμβρίου 2015. Ήταν εύλογο να προσδίδει η μεικτή κοινοπραξία μεγαλύτερη αξία στη φήμη και τη μακροπρόθεσμη αξία του αερολιμένα, ενώ τα συμφέροντα του CCIPB αξιολογούνταν κυρίως υπό το πρίσμα της επικείμενης λήξης της παραχώρησης, έστω και αν το CCIPB επιδίωκε να μεγιστοποιήσει την αξία του αερολιμένα ως απόδειξη της ικανότητάς του, προκειμένου να επιτύχει εκ νέου την παραχώρηση του αερολιμένα.

337 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, η εμπορική συναλλαγή πρέπει να εξετάζεται συνολικά. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη, κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, όλα τα λυσιτελή στοιχεία και το πλαίσιο στο οποίο αυτά εντάσσονται (βλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2008, Ryanair κατά Επιτροπής, T-196/04, EU:T:2008:585, σκέψη 59 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), περιλαμβανομένων των στοιχείων που σχετίζονται με την κατάσταση της ή των αρχών που εφαρμόζουν τα επίμαχα μέτρα.

338 Εν προκειμένω, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η υποχρέωση του CCIPB να επιστρέψει τα στοιχεία του ενεργητικού του αερολιμένα του Pau, περιλαμβανομένης της φήμης του, σε άριστη κατάσταση, διαπιστώνεται καταρχάς ότι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ συνήφθησαν από το CCIPB υπό την ιδιότητα του διαχειριστή του αερολιμένα, και όχι υπό την ιδιότητα του έχοντος την κυριότητα.

339 Εξάλλου, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν μπορούσαν να έχουν διαρκή αποτελέσματα για τη φήμη και την εικόνα του αερολιμένα του Pau μετά την παρέλευση της διάρκειας ισχύος τους (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 345 έως 353 της προσβαλλόμενης απόφασης) και ότι καμία από τις συμβάσεις αυτές δεν παρέμεινε σε ισχύ μετά την 1η Απριλίου 2011. Υπό τις συνθήκες αυτές, όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή, οι εν λόγω συμβάσεις δεν ήταν πιθανό να έχουν άμεση επίδραση στην κατάσταση της μεικτής κοινοπραξίας, καθώς ο αερολιμένας δεν επρόκειτο να περιέλθει σε αυτή πριν από την 31η Δεκεμβρίου 2015.

340 Επομένως, δεν ήταν προδήλως εσφαλμένη η επιλογή της Επιτροπής να εφαρμόσει το κριτήριο της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς στις συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, χωρίς να διατυπώσει κρίση επί του συμφέροντος της μεικτής κοινοπραξίας να περιέλθει ο αερολιμένας σε αυτήν στις 31 Δεκεμβρίου 2015, ήτοι περισσότερα από τέσσερα έτη μετά τη λήξη ισχύος των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ.

[*παραλειπόμενα*]

στ) Επί του υπερβολικού περιορισμού, εκ μέρους της Επιτροπής, του χρονικού ορίζοντα της ανάλυσης της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς

365 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι Επιτροπή εξέτασε τις επίμαχες συμβάσεις μόνο για τον χρόνο της διάρκειας ισχύος τους, περιορίζοντας έτσι υπερβολικά τον χρονικό ορίζοντα της εφαρμογής του κριτηρίου της επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

366 Συναφώς, υποστηρίζουν, πρώτον, ότι η προσέγγιση της Επιτροπής δεν συμφωνεί με την εμπορική πραγματικότητα στους μεγάλους αερολιμένες, έναντι των οποίων οι αεροπορικές εταιρίες δεν αναλαμβάνουν συνήθως δεσμεύσεις και οι οποίοι λειτουργούν βάσει των γενικών εμπορικών συνθηκών, στο πλαίσιο των οποίων οι εταιρίες αυτές έχουν τη δυνατότητα να παύουν αμέσως τις δραστηριότητές τους στον αερολιμένα. Τα επιχειρηματικά σχέδια των αεροδρομίων έχουν χρονικό ορίζοντα πολλών δεκαετιών και οι προβλέψεις εσόδων και δαπανών βασίζονται σε μια εύλογη ανάλυση του δυναμικού του αερολιμένα χωρίς συμβατικές δεσμεύσεις εκ μέρους των αεροπορικών εταιριών. Τα βραχυπρόθεσμα επιχειρηματικά σχέδια, με χρονικό ορίζοντα τη διάρκεια ισχύος εκάστης συμβάσεως, σύμφωνα με τη θεώρηση της Επιτροπής, θα κατέληγαν κατά πάσα πιθανότητα σε αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα.

367 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες χαρακτηρίζουν εσφαλμένη την εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των επίμαχων συμβάσεων μετά τη λήξη τους και ασφαλώς θα γνώριζε ότι οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair, εξελίσσουν τις δραστηριότητές τους κατά τρόπο ιδιαίτερα δυναμικό. Αφενός, κατά τις προσφεύγουσες, οι αερολιμένες που τελούν υπό ορθολογική διαχείριση θα επιδίωκαν να συνάψουν μια μακροπρόθεσμη εμπορική σχέση με τις αεροπορικές εταιρίες, η οποία να εκτείνεται πέραν της διάρκειας ισχύος της αρχικής συμφωνίας. Μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα ήταν διατεθειμένη να αναλάβει κινδύνους και να συνάψει συμβάσεις οι οποίες δεν θα ήταν αρχικώς κερδοφόρες, εν αναμονή της ανάπτυξης της δραστηριότητας και της ανανέωσης της σύμβασης. Η δέσμευση της Ryanair για το άνοιγμα νέου δρομολογίου αποτελούσε απλώς την ανάληψη λελογισμένου κινδύνου εν αναμονή μιας μακροπρόθεσμης εμπορικής σχέσης, όπως επιβεβαιώνεται από τις ειδικές διατάξεις της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών. Αφετέρου, οι περισσότεροι αερολιμένες που διαπραγματεύονται με τη Ryanair προσδοκούν ότι η εμπορική σχέση θα διατηρηθεί πέραν της διάρκειας ισχύος της αρχικής συμφωνίας. Επομένως, από τα συνήθη χαρακτηριστικά των εμπορικών σχέσεων της Ryanair με τους αερολιμένες προκύπτει ότι οι σχέσεις αυτές αναπτύσσονται μακροπρόθεσμα και υπερβαίνουν συνολικά τον χρονικό ορίζοντα της πενταετίας. Δεδομένου, εξάλλου, ότι οι προσφεύγουσες και το CCIPB είχαν συνάψει σειρά συμβάσεων παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ, η πρώτη εκ των οποίων υπεγράφη το 2003 και η τελευταία το 2010, μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα θεωρούσε ότι το 2005 το αργότερο έχει δημιουργηθεί μια μακροπρόθεσμη συνεργασία, η οποία βαίνει πέραν της αρχικής διάρκειας των εν λόγω συμβάσεων.

368 Η Επιτροπή ζητεί την απόρριψη των επιχειρημάτων των προσφευγουσών.

369 Από τη νομολογία συνάγεται (βλ. σκέψη 140 ανωτέρω) ότι πρέπει να εξεταστεί εάν ήταν ορθή η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB, θα αξιολογούσε ως συμφέρουσα τη σύναψη των συμβάσεων που εξετάστηκαν με χρονικό ορίζοντα τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αυτών.

370 Ο επιχειρηματίας που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς καθοδηγείται με γνώμονα την προοπτική της μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας (απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-305/89, EU:C:1991:142, σκέψη 20). Ο επιχειρηματίας αυτός, ο οποίος επιδιώκει τη μεγιστοποίηση των κερδών του, είναι διατεθειμένος να αναλάβει λελογισμένους κινδύνους κατά τον προσδιορισμό της εύλογης απόδοσης που αναμένει από την επένδυσή του.

371 Εν προκειμένω, η Επιτροπή εκτίμησε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι, κατά την αξιολόγηση του συμφέροντός της να συνάψει σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών ή σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα επέλεγε ως χρονικό ορίζοντα για την αξιολόγηση τη διάρκεια ισχύος των εν λόγω συμβάσεων (αιτιολογική σκέψη 393 της προσβαλλόμενης απόφασης). Δέχθηκε επίσης ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των συμβάσεων αυτών κατά τη λήξη τους με τους ίδιους όρους ή με διαφορετικούς όρους, ιδίως διότι οι εταιρίες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair, είναι γνωστό ότι εξελίσσουν τις δραστηριότητές τους κατά τρόπο ιδιαίτερα δυναμικό όσον αφορά το άνοιγμα ή την κατάργηση δρομολογίων ή των αυξήσεων και των μειώσεων της συχνότητας των πτήσεων. Εκτίμησε ότι η ανανέωση των συμβάσεων αποτελούσε μια απόμακρη και αβέβαιη προοπτική και ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα μπορούσε να στηρίξει εύλογες οικονομικής φύσεως αποφάσεις στην προοπτική αυτή (αιτιολογικές σκέψεις 393 και 394 της προσβαλλόμενης απόφασης).

372 Δεν αμφισβητείται, εξάλλου, ότι οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ συνήφθησαν για καθορισμένη διάρκεια. Δεν αμφισβητείται, επίσης, ότι, όπως επισήμανε η Επιτροπή, χωρίς οι προσφεύγουσες να την αντικρούσουν, κατά τον χρόνο σύναψης εκάστης εκ των επίμαχων συμβάσεων με τις προσφεύγουσες, το CCIPB δεν είχε καταρτίσει κανένα επιχειρηματικό σχέδιο ούτε είχε προβεί σε ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας για την αξιολόγηση των δεσμεύσεων που είχε αναλάβει ο αερολιμένας του Pau έναντι των προσφευγουσών.

373 Στο πλαίσιο αυτό, δεν ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα αξιολογούσε την αποδοτικότητα των συμβάσεων βάσει των δαπανών και των εσόδων που θα υπολόγιζε ότι θα πραγματοποιούσε κατά το διάστημα της εφαρμογής τους.

374 Ομοίως, δεν ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι είναι δύσκολο για τον φορέα διαχείρισης ενός αερολιμένα να αξιολογήσει το ενδεχόμενο μια αεροπορική εταιρία να επιθυμεί τη συνέχιση ενός δρομολογίου πέραν του διαστήματος για το οποίο έχει δεσμευθεί βάσει συμβάσεως παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, λαμβανομένου υπόψη ότι οι αεροπορικές εταιρίες, ιδίως οι χαμηλού κόστους, συνήθως διαχειρίζονται το άνοιγμα και την κατάργηση των δρομολογίων κατά τρόπο ιδιαίτερα δυναμικό (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 355 και 394 της προσβαλλόμενης απόφασης). Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι ένας συνετός και επιμελής εν γένει επιχειρηματίας που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενος στη θέση του CCIPB, δεν θα βασιζόταν στην πρόθεση της Ryanair να συνεχίσει το οικείο αεροπορικό δρομολόγιο και μετά τη λήξη της σύμβασης.

375 Σε αντίθεση με ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το γεγονός ότι η συμφωνία του 2003 και η CSM του 2005 προβλέπουν δυνατότητα παράτασης της ισχύος τους για πέντε επιπλέον έτη δεν αρκεί για να γίνει δεκτό ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα προσδοκούσε, κατά τον χρόνο σύναψης των συμβάσεων, ότι θα συνεχιζόταν η εκτέλεση των αντίστοιχων αεροπορικών δρομολογίων. Επισημαίνεται ακόμη ότι, όπως ανέφερε η Επιτροπή χωρίς οι

προσφεύγουσες να την αντικρούσουν, η Ryanair είχε τη δυνατότητα να καταργήσει με σχετική ευχέρεια το αντίστοιχο δρομολόγιο πριν από τη λήξη ισχύος της σύμβασης, εφόσον κατέβαλε τις σχετικές ποινικές ρήτρες.

376 Βέβαια, ένας εν γένει συνετός και επιμελής επιχειρηματίας που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς μπορεί να είναι διατεθειμένος να αναλάβει έναν εμπορικό κίνδυνο, συνάπτοντας μια συμφωνία μη επικερδή καθ' όλη τη διάρκειά της, με την προοπτική της ανανέωσης της σύμβασης και, συνεπώς, της μελλοντικής επίτευξης κερδών τα οποία θα αντισταθμίσουν τις ζημίες. Η συμπεριφορά αυτή, η οποία αποσκοπεί στο μακροπρόθεσμο κέρδος, μπορεί ενδεχομένως να στηρίζεται σε κάποια οικονομική λογική. Ωστόσο, από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι δεν ήταν εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση δεν θα βασιζόταν εν προκειμένω στην ανανέωση της σύμβασης μετά τη λήξη της. Υπενθυμίζεται, εξάλλου, ότι οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα εκτιμούσε, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB, ότι, πέραν της θετικής επίδρασης των υπηρεσιών μάρκετινγκ στον αριθμό των επιβατών στα δρομολόγια που αποτελούν αντικείμενο των συμβάσεων κατά το χρονικό διάστημα εκτέλεσης των δρομολογίων αυτών, τα λοιπά ενδεχόμενα μακροπρόθεσμα οφέλη ήταν εξαιρετικά αβέβαια για να ληφθούν υπόψη κατά τρόπο ποσοτικοποιημένο (βλ. σκέψεις 260 έως 270, 276 και 290 ανωτέρω).

377 Όσον αφορά το γεγονός ότι οι προσφεύγουσες και το CCIPB συνήψαν σειρά συμβάσεων και τροποποιητικών πράξεων μεταξύ του 2003 και του 2010, τονίζεται ότι όλες αυτές οι συμβάσεις και οι τροποποιήσεις συνάπτονταν για ορισμένη διάρκεια, ιδίως όταν επρόκειτο για το άνοιγμα νέων αεροπορικών δρομολογίων. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB, δεν θα βασιζόταν στην πρόθεση της Ryanair να συνεχίσει το δρομολόγιο και μετά τη λήξη ισχύος της σύμβασης ή της τροποποιητικής πράξης.

378 Τέλος, από τα στοιχεία που προσκόμισε η Ryanair προκειμένου να αποδείξει ότι η μέση διάρκεια των εμπορικών σχέσεων μεταξύ αυτής και των αερολιμένων στους οποίους δραστηριοποιείται υπερβαίνει τα πέντε έτη δεν καθίσταται δυνατό να προσδιοριστεί το χρονικό διάστημα εκτέλεσης των δρομολογίων από ή προς τον αερολιμένα του Pau. Συγκεκριμένα, όπως ορθώς διευκρίνισε η Επιτροπή, η συνολική διάρκεια των εμπορικών σχέσεων μεταξύ της Ryanair και του εν λόγω αερολιμένα δεν αποτελούσε εγγύηση για τη συνέχιση των μεμονωμένων δρομολογίων. Επιπλέον, η συμπεριφορά της επιχείρησης που δραστηριοποιείται υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς πρέπει να εκτιμάται λαμβανομένου υπόψη του πώς η επιχείρηση αυτή θα ενεργούσε ευρισκόμενη σε κατάσταση κατά το δυνατόν παραπλήσια με αυτή του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau. Όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, το εάν η Ryanair θα συνεχίσει τη δραστηριότητά της σε έναν αερολιμένα εξαρτάται από τη συγκεκριμένη κατάσταση του εν λόγω αερολιμένα και τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτόν.

379 Ομοίως, τα στοιχεία που προσκόμισε η Ryanair σχετικά με τη μέση διάρκεια των εμπορικών σχέσεών της με τους αερολιμένες στους οποίους δραστηριοποιείται δεν αναιρούν τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους συνηθίζουν να εξελίσσουν τις δραστηριότητές τους κατά τρόπο δυναμικό όσον αφορά τόσο το άνοιγμα και την κατάργηση αεροπορικών δρομολογίων όσο και την αύξηση και τη μείωση της συχνότητάς τους. Επίσης, από τα στοιχεία αυτά δεν αποδεικνύεται η συνέχιση ορισμένων μεμονωμένων δρομολογίων.

380 Κρίνεται, συνεπώς, απορριπτέο το επιχείρημα με το οποίο οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι περιόρισε τον χρονικό ορίζοντα της ανάλυσης της πρόσθετης αποδοτικότητας στη διάρκεια των συμβάσεων.

ζ) Επί του σφάλματος της Επιτροπής να στηρίξει την εκτίμησή της στα αεροπορικά δρομολόγια που αποτελούν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων

381 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι η Επιτροπή δεν έπρεπε να στηρίξει την εκτίμησή της αποκλειστικά στα δρομολόγια που αποτελούν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων.

382 Συναφώς, υποστηρίζουν ότι μεταξύ 2003 και 2008 η Ryanair πραγματοποίησε έως και τρία περισσότερα αεροπορικά δρομολόγια, αύξηση που ανταποκρίνεται στις εύλογες προσδοκίες που θα μπορούσε να έχει μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς κατά τα προηγούμενα έτη. Η προοπτική αυτή αντικατοπτρίζεται επίσης στη δέσμευση που ανέλαβε η Ryanair με τη σύμβαση του 2003 και τη CSM του 2005 για περαιτέρω αύξηση των δρομολογίων και της συχνότητάς τους. Εξάλλου, η αύξηση της δραστηριότητας στο Pau αντιστοιχούσε στη γενική αύξηση των δραστηριοτήτων της Ryanair σε άλλους γαλλικούς αερολιμένες. Συνεπώς, μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα θεωρούσε εξαιρετικά πιθανό, ήδη πριν από την παρέλευση των πρώτων πέντε ετών, ότι ο αριθμός και η συχνότητα των δρομολογίων της Ryanair θα αυξάνονταν.

383 Η Επιτροπή ζητεί την απόρριψη των επιχειρημάτων των προσφευγουσών.

384 Από τη νομολογία προκύπτει (βλ. σκέψη 140 ανωτέρω) ότι πρέπει να εξεταστεί εάν ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής, κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του αερολιμένα του Pau, θα αξιολογούσε εάν ήταν συμφέρουσα η σύναψη των επίμαχων συμβάσεων, λαμβάνοντας μόνον υπόψη τα αεροπορικά δρομολόγια που αποτελούσαν αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

385 Διαπιστώνεται, καταρχάς, ότι δεν αμφισβητείται ότι η Επιτροπή στήριξε την ανάλυσή της όσον αφορά την πρόσθετη αποδοτικότητα στα αεροπορικά δρομολόγια που αποτελούν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων και τροποποιητικών πράξεων.

386 Συναφώς, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή ανέφερε, χωρίς οι προσφεύγουσες να την αντικρούσουν, ότι ορισμένες συμβάσεις αφορούσαν άλλα αεροπορικά δρομολόγια, εκτός εκείνων που καλύπτονταν από τις επίμαχες συμβάσεις, πλην όμως οι σχετικές συμβατικές διατάξεις ήταν παγίως ενσωματωμένες σε ρήτρα μέγιστης προσπάθειας.

387 Εξάλλου, η Επιτροπή διευκρίνισε, χωρίς οι προσφεύγουσες να την αντικρούσουν, ότι το άνοιγμα νέων αεροπορικών δρομολογίων συνδεόταν παγίως με τη σύναψη νέων συμβάσεων και με την καταβολή, από το CCIPB, υψηλότερων ποσών για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ, οπότε δεν ήταν εύλογο για μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς να ελπίζει ότι η αποδοτικότητα του αερολιμένα του Pau θα βελτιωνόταν.

388 Υπενθυμίζεται, εξάλλου, ότι τα προσκομισθέντα από τη Ryanair στοιχεία που αποδεικνύουν ότι στα περισσότερα από τα αεροδρόμια που εξυπηρετεί στη Γαλλία πραγματοποιούνται πλείονα αεροπορικά δρομολόγια δεν έχουν καθοριστική σημασία, δεδομένου ότι, για την εκτίμηση της συμπεριφοράς μιας επιχείρησης που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, πρέπει η επιχείρηση αυτή να βρίσκεται σε όσο το δυνατόν πλησιέστερη κατάσταση με αυτή του διαχειριστή του αερολιμένα του Pau.

389 Όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της ότι από τις οικονομίες κλίμακος που θα προέκυπταν από την αύξηση του αριθμού των επιβατών θα υπήρχε όφελος όσον αφορά τις πρόσθετες δαπάνες και τα έσοδα του αερολιμένα του Pau από τα μη αεροναυτικά τέλη, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή ανέφερε, χωρίς οι προσφεύγουσες να την αντικρούσουν, ότι οι γαλλικές αρχές δεν έκαναν λόγο για οικονομίες κλίμακος ούτε επιχείρησαν να τις ποσοτικοποιήσουν, ότι ο αερολιμένας του Pau δεν είχε καταρτίσει επιχειρηματικό σχέδιο πριν από τη σύναψη των συμβάσεων και ότι οι οικονομίες κλίμακος που πραγματοποίησε ο αερολιμένας προέρχονταν ως επί το πλείστον από τη δραστηριότητα της Air France. Τα προσκομισθέντα από τις

προσφεύγουσες στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι οικονομίες κλίμακος αυξάνονται ανάλογα με την αύξηση του αριθμού των επιβατών και τη μεγέθυνση του αερολιμένα δεν αναιρούν τις διευκρινίσεις που παρέθεσε η Επιτροπή. Επιπλέον, όπως ορθώς ανέφερε η Επιτροπή, το γεγονός ότι η σύναψη σύμβασης ενδέχεται να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των επιβατών σε έναν αερολιμένα δεν αρκεί για να αποδεχθεί μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς τη σύναψη τέτοιων συμβάσεων, ανεξαρτήτως των σχετικών προϋποθέσεων.

390 Βάσει των προεκτεθέντων, δεν ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB, δεν θα στήριζε την αξιολόγηση της αποδοτικότητας στην προοπτική του ενδεχόμενου ανοίγματος επιπλέον αεροπορικών δρομολογίων.

η) Επί του ότι η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη της τα υψηλότερα έσοδα που πραγματοποίησε ο αερολιμένας του Pau από τις εμπορικές του σχέσεις με τη Ryanair

391 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η Επιτροπή εσφαλμένα δεν έλαβε υπόψη της, κατά την ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, τα οφειλόμενα στην ενίσχυση του δικτύου θετικά αποτελέσματα, τα οποία μπορεί να αναμένει μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς από τις δραστηριότητες της Ryanair στον αερολιμένα του Pau, ούτε τα μακροπρόθεσμα αποτελέσματα από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ της AMS. Η αύξηση του αριθμού των χρηστών του αερολιμένα του Pau χάρη στην παρουσία της Ryanair μπορεί να ενισχύσει την ελκυστικότητα του αερολιμένα, να δημιουργήσει δυνατότητες ανοίγματος νέων δρομολογίων και να προσελκύσει και άλλες αεροπορικές εταιρίες και εμπορικά καταστήματα.

392 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, όπως αναφέρει η Επιτροπή, η έννοια των σχετιζόμενων με το δίκτυο εξωτερικών επιδράσεων, την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες, συνδέεται με την προοπτική της αύξησης του αριθμού των επιβατών.

393 Όπως, όμως, προκύπτει από τα προεκτεθέντα, δεν ήταν προδήλως εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγορά, ευρισκόμενη στη θέση του CCIPB, δεν θα βασιζόταν στο ότι η εμπορική σχέση με τη Ryanair θα εκτεινόταν πέραν από τον χρόνο εκτέλεσης των αεροπορικών δρομολογίων που αποτελούν αντικείμενο των επίμαχων συμβάσεων. Συνεπώς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι μια επιχείρηση που ασκεί κατά τρόπο συνετό και επιμελή τη διαχείριση του αερολιμένα δεν θα υπολόγιζε τα έσοδα και τις δαπάνες της βασιζόμενη στην αύξηση του αριθμού των επιβατών, λόγω αυξημένης συχνότητας των υφιστάμενων δρομολογίων, ή στο άνοιγμα επιπλέον δρομολογίων από τη Ryanair.

394 Ομοίως, μια επιχείρηση που ενεργεί συνετά υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα βασιζόταν στην προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιριών ή εμπορικών καταστημάτων στον αερολιμένα για το διάστημα πέραν της διάρκειας ισχύος των συμβάσεων και των τροποποιητικών πράξεων που είχαν συναφθεί με τη Ryanair.

395 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης, επειδή δεν έλαβε υπόψη της τα σχετιζόμενα με την ενίσχυση του δικτύου αποτελέσματα ως ιδιαίτερα αβέβαια.

396 Επομένως, ο τρίτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Δ. Επί του τέταρτου λόγου, ο οποίος αφορά παράβαση του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, λόγω του ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι πληρούνταν η προϋπόθεση της επιλεκτικότητας

397 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν, επικαλούμενες την απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2014, Hansestadt Lübeck κατά Επιτροπής (T-461/12, EU:T:2014:758), ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι αποκόμισαν επιλεκτικό πλεονέκτημα, δεδομένου ότι τα συμβατικώς προβλεπόμενα μέτρα δεν είχαν οπωσδήποτε όλα επιλεκτικό χαρακτήρα. Η Επιτροπή δεν εξέτασε, μεταξύ άλλων, εάν τα ίδια πλεονεκτήματα είχαν προταθεί σε άλλους, πραγματικούς ή δυνητικούς, χρήστες του αερολιμένα του Pau.

398 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ απαγορεύει τις ενισχύσεις που συνεπάγονται «ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής», ήτοι τις επιλεκτικές ενισχύσεις (απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventtech, C-518/13, EU:C:2015:9, σκέψη 54).

399 Όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις, η προϋπόθεση του επιλεκτικού χαρακτήρα που απορρέει από το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ πρέπει να διακρίνεται από τη συνακόλουθη διαπίστωση οικονομικού πλεονεκτήματος, εφόσον, όταν η Επιτροπή διαπιστώσει την ύπαρξη πλεονεκτήματος, υπό την ευρεία του όρου έννοια, απορρέοντος άμεσα ή έμμεσα από συγκεκριμένο μέτρο, υποχρεούται να αποδείξει, περαιτέρω, ότι το πλεονέκτημα αυτό ευνοεί ειδικώς μία ή πλείονες επιχειρήσεις. Προς τούτο, η Επιτροπή υπέχει, ειδικότερα, την υποχρέωση να αποδείξει ότι το επίμαχο μέτρο εισάγει διαφοροποιήσεις μεταξύ των ευρισκόμενων, από την άποψη του επιδιωκόμενου σκοπού, σε παρεμφερή κατάσταση επιχειρήσεων. Απαιτείται, επομένως, το πλεονέκτημα να παρέχεται επιλεκτικώς και να δύναται να περιαγάγει ορισμένες επιχειρήσεις σε πλεονεκτικότερη θέση έναντι άλλων (αποφάσεις της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, σκέψη 59, και της 30ής Ιουνίου 2016, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-270/15 P, EU:C:2016:489, σκέψη 48).

400 Επισημαίνεται, πάντως, ότι η προϋπόθεση του επιλεκτικού χαρακτήρα διαφέρει αναλόγως του αν το επίμαχο μέτρο προβλέπεται ως γενικό καθεστώς ενισχύσεων ή ως ατομική ενίσχυση. Στη δεύτερη περίπτωση, ο προσδιορισμός του οικονομικού πλεονεκτήματος καθιστά, καταρχήν, δυνατό να τεκμαίρεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου. Αντιθέτως, κατά την εξέταση γενικού καθεστώτος ενισχύσεων, απαιτείται να διακριβωθεί αν το επίμαχο μέτρο, μολονότι με αυτό παρέχεται πλεονέκτημα γενικής ισχύος, ευνοεί αποκλειστικώς ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους δραστηριοτήτων (βλ. απόφαση της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, σκέψη 60, και της 30ής Ιουνίου 2016, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-270/15 P, EU:C:2016:489, σκέψη 49).

401 Εν προκειμένω, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι επίμαχες συμβάσεις, όπως έχουν αναλυθεί με την προσβαλλόμενη απόφαση, συνιστούν ατομική ενίσχυση.

402 Συγκεκριμένα, με την αιτιολογική σκέψη 432 της προσβαλλόμενης απόφασης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το πλεονέκτημα που παρασχέθηκε στις προσφεύγουσες είχε επιλεκτικό χαρακτήρα, καθώς προέκυπτε από τις συγκεκριμένες συμβάσεις που είχαν συναφθεί με τη Ryanair ή την AMS.

403 Η διαπίστωση αυτή πρέπει να γίνει δεκτή. Οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι αντίστοιχες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν ως ενιαίο μέτρο (βλ. ανωτέρω σκέψεις 165 έως 174 ανωτέρω και ιδίως τη σκέψη 172), περιέχουν όρους οι οποίοι έχουν συμφωνηθεί ατομικά μεταξύ των συμβαλλομένων. Με τους όρους αυτούς καθορίζονται, αφενός, τα δρομολόγια που πρέπει να πραγματοποιεί η Ryanair και οι αερολιμενικές υπηρεσίες που το CCIPB οφείλει να παρέχει στη Ryanair, και, αφετέρου, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ που η AMS δεσμεύεται να παρέχει στον αερολιμένα του Pau. Καθορίζονται αναλυτικά τα αερολιμενικά τέλη και η αμοιβή για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ, τα οποία καταβάλλουν οι προσφεύγουσες και το CCIPB. Ειδικότερα, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η αμοιβή για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ, όπως συμφωνήθηκε κατόπιν διαπραγματεύσεων μεταξύ του CCIPB και των προσφευγουσών, αντιστοιχούσε σε μεγάλο μέρος των πρόσθετων δαπανών και, συνεπώς, αποτελούσε σημαντικό στοιχείο της προβλεπόμενης

αρνητικής πρόσθετης ροής (έσοδα μείον δαπάνες), η οποία αποτελεί το πλεονέκτημα υπέρ των προσφευγουσών (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 416 και 417, και τους πίνακες 7 έως 11 της προσβαλλόμενης απόφασης). Τα γενικώς ισχύοντα αερολιμενικά τέλη εφαρμόζονταν καταρχήν σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα του Pau, αλλά η αμοιβή για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ αφορούσε ειδικά τη σχέση μεταξύ του CCIPB και των προσφευγουσών.

404 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι επίμαχες συμβάσεις περιλαμβάνουν όρους που έχουν συμφωνηθεί ειδικά μεταξύ του αερολιμένα του Pau και των προσφευγουσών και παρέχουν στις προσφεύγουσες πλεονέκτημα, με συνέπεια να έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα.

405 Επίσης, δεν είναι απαραίτητο να εξεταστεί εάν οι επίμαχες συμβάσεις παρέχουν στις προσφεύγουσες πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις ευρισκόμενες σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση (βλ., συναφώς, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2015, Orange κατά Επιτροπής, T-385/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:117, σκέψη 52).

406 Συγκεκριμένα, το κριτήριο της σύγκρισης της δικαιούχου επιχείρησης με άλλες επιχειρήσεις που βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου από το μέτρο σκοπού εντάσσεται και δικαιολογείται στο πλαίσιο της εκτίμησης του επιλεκτικού χαρακτήρα μέτρων γενικής, δυνητικώς, εφαρμογής. Συνεπώς, το κριτήριο αυτό δεν είναι λυσιτελές σε περίπτωση που, όπως εν προκειμένω, αξιολογείται ο επιλεκτικός χαρακτήρας ενός μέτρου ad hoc το οποίο αφορά μία μόνον επιχείρηση και το οποίο σκοπεί να τροποποιήσει ορισμένες ανταγωνιστικές συνθήκες που αφορούν αποκλειστικά την εν λόγω επιχείρηση (αποφάσεις της 26ης Οκτωβρίου 2016, Orange κατά Επιτροπής, C-211/15 P, EU:C:2016:798, σκέψεις 53 και 54, και της 26ης Φεβρουαρίου 2015, Orange κατά Επιτροπής, T-385/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:117, σκέψη 53).

407 Όσον αφορά την απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2014, Hansestadt Lübeck κατά Επιτροπής (T-461/12, EU:T:2014:758), επισημαίνεται ότι αυτή δεν ασκεί εν προκειμένω επιρροή, καθώς αφορούσε μέτρο το οποίο εφαρμοζόταν σε ένα σύνολο επιχειρήσεων και του οποίου ο επιλεκτικός χαρακτήρας έπρεπε να εξεταστεί στο πλαίσιο συγκεκριμένου νομικού συστήματος, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν, στο πλαίσιο αυτό, το μέτρο αυτό συνιστά πλεονέκτημα για ορισμένες επιχειρήσεις έναντι άλλων που βρίσκονται, υπό το πρίσμα του σκοπού τον οποίο επιδιώκει το καθεστώς αυτό, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, σκέψεις 53 και 54), πράγμα που δεν συμβαίνει στην υπό κρίση υπόθεση, όσον αφορά ιδίως την αμοιβή για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ που συμφωνήθηκε ειδικά μεταξύ του αερολιμένα του Pau και των προσφευγουσών βάσει του τιμολογίου της AMS.

408 Επομένως, πρέπει να απορριφθούν ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως και η προσφυγή στο σύνολό της.

409 Η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξεταστεί το αίτημα των προσφευγουσών για λήψη μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας, κατά το μέρος που το αίτημα αυτό αφορά άλλα μέτρα, πέραν εκείνων που διατάχθηκαν.

IV. Επί των δικαστικών εξόδων

410 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες ηττήθηκαν, πρέπει να καταδικαστούν στα δικαστικά τους έξοδα καθώς και στα έξοδα της Επιτροπής, σύμφωνα με τα αιτήματα που η τελευταία αυτή υπέβαλε.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Η Ryanair DAC και η Airport Marketing Services Ltd φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους, καθώς και τα δικαστικά έξοδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Berardis Παπασάββας Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 13 Δεκεμβρίου 2018.

υπογραφές

[*παραλειπόμενα*]