A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített hatodik tanács)

2018. december 13.*

„Állami támogatások – A Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara által a Ryanairrel és leányvállalatával, az Airport Marketing Services-szel kötött megállapodások – Repülőtéri szolgáltatások – Marketingszolgáltatások – A támogatást a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító és a visszatéríttetését elrendelő határozat – Az állami támogatás fogalma – Az államnak való betudhatóság – Kereskedelmi és iparkamara – Előny – A magánbefektető kritériuma – Visszatérítttetés – Az Alapjogi Charta 41. cikke – Iratbetekintési jog – A meghallgatáshoz való jog”

A T-165/15. sz. ügyben,

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

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

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

felpereseknek

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

alperes ellen

a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i (EU) 2015/1227 bizottsági határozat (HL 2015. L 201., 109. o.) részleges megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács),

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

hivatalvezető: P. Cullen tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2017. október 25-i tárgyalásra,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: angol.

Ítéletet[1]

I. A jogvita előzményei

A. A szóban forgó intézkedések

1 A felperesek, vagyis a Ryanair DAC, korábban Ryanair Ltd (a továbbiakban: Ryanair) és az Airport Marketing Services Ltd (a továbbiakban: AMS) közül az előbbi írországi székhelyű légitársaság, amely napi rendszerességgel több mint 1600 légi járatot üzemeltet, összeköttetést biztosítva 30 európai és észak-afrikai ország 189 célállomása között, az utóbbi pedig a Ryanair olyan leányvállalata, amely stratégiai és marketingügyekben szolgál megoldásokkal, a tevékenységének legnagyobb részét pedig az teszi ki, hogy a Ryanair internetes oldalán reklámfelületeket értékesít.

2 Pau-Pyrénées repülőtere (a továbbiakban: a pau-i repülőtér) a franciaországi Atlanti-Pireneusok megyében található. E repülőteret a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara (a továbbiakban: CCIPB) üzemelteti. 2007. január 1-jén a pau-i repülőtér tulajdonjogát a Francia Köztársaságról átruházták a helyi önkormányzatok egyik társulására, a syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées-re (a továbbiakban: syndicat mixte), amelynek tagjai Új-Aquitánia regionális tanácsa, az Atlanti-Pireneusok megyei tanácsa, Pau Béarn Pyrénées agglomerációs közösség és több mint tíz települési önkormányzat. Miután a repülőtér tulajdonosává vált, a syndicat mixte lépett az állam mint koncessziós hatóság helyébe, és átvette a CCIPB-vel megkötött koncessziós megállapodást, így a tulajdonjognak a syndicat mixte-re történő átruházását követően is a CCIPB maradt a repülőtér üzemeltetője.

3 A Ryanair 2003 áprilisában kezdte meg működését a pau-i repülőtéren. A Ryanair a vizsgált időszakban, 2003 és 2011 között számos légi járatot üzemeltetett, többek között Londonba (Egyesült Királyság), Charleroi-ba (Belgium), Bristolba (Egyesült Királyság) és Beauvais-be (Franciaország).

4 Így 2003. január 28-án a CCIPB szerződést kötött a Ryanairrel (a továbbiakban: 2003. évi megállapodás), amely alapját képezte annak, hogy a Ryanair a CCIPB által teljesített 80 000 euró összegű egyszeri kifizetés ellenében napi rendszerességgel légi járatot indítson Pau (Franciaország) és London Stansted repülőtere között. A CCIPB továbbá kötelezettséget vállalt arra, hogy induló utasonként havi összeget fizessen, amelynek felső határát éves szinten 400 000 euróban határozták meg, figyelembe véve azt a promóciót, amelyben a pau-i repülőtér a Ryanair internetes oldalán keresztül elérhető linkeknek, valamint egyéb reklámeszközöknek köszönhetően részesült. A CCIPB ezenkívül – repülőtéri díjak megfizetése ellenében – a Ryanair által üzemeltetett járatokra vonatkozó földi kiszolgálási és kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtott.

5 Miután a tribunal administratif de Pau (a pau-i közigazgatási bíróság, Franciaország) érvénytelenné nyilvánította a 2003. évi megállapodást, annak helyébe két újabb szerződés lépett, amelyeket a CCIPB 2005. június 30-án kötött meg, az egyiket a Ryanairrel, a másikat pedig az AMS-szel (a továbbiakban: 2005. évi megállapodások). E szerződéseket ötéves kezdeti időszakra kötötték.

6 E szerződések közül a „repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésnek" nevezett első szerződés (a továbbiakban: 2005. évi RSZSZ) értelmében a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy kezdetben egyetlen légi útvonalon, Pau és London Stansted között napi rendszerességgel menetrend szerinti légi járatot biztosít. A Ryanairnek mindent meg kellett tennie annak érdekében, hogy [*bizalmas*].[2] Ami a CCIPB-t illeti, az a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáférés biztosítása ellenében a repülőtérre

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

2 Kitakart bizalmas adatok.

irányadó szabályozott légiforgalmi díjakban (többek között utaskiszolgálási díjban és leszállási díjban), a földi kiszolgálás ellenében pedig nem szabályozott légiforgalmi díjban (vagyis földi kiszolgálási díjban) részesült.

7 A 2005. évi megállapodásokat alkotó második, „marketingszolgáltatásokról szóló szerződésnek" nevezett szerződés (a továbbiakban: 2005. évi MSZSZ) értelmében az AMS kötelezettséget vállalt arra, hogy a Ryanair internetes oldalán reklámszolgáltatásokat nyújt, különösen a pau-i célállomás oldalára vonatkozóan, a CCIPB által teljesített 437 000 euró éves kifizetés ellenében.

8 Ezt követően a felek módosító megállapodások révén kiterjesztették a 2005. évi RSZSZ mechanizmusait azokra a további útvonalakra, amelyeket a Ryanair a pau-i repülőtérről indított. A felek további marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket, valamint módosító megállapodásokat is kötöttek.

9 Így először is a 2005. évi RSZSZ-re vonatkozó, a CCIPB és a Ryanair között 2007. szeptember 25-én létrejött módosító megállapodás az említett RSZSZ-ben megállapított feltételeket ötéves időtartamra kiterjesztette a Pau és Charleroi közötti légi útvonalra, amelyet hetente három járattal kellett üzemeltetni. Ugyanezen a napon a CCIPB és az AMS ötéves kezdeti időszakra marketingszolgáltatásokról szóló szerződést kötött, amelynek értelmében az AMS kötelezettséget vállalt arra, hogy a CCIPB által megjelölt internetes oldalra mutató linket hoz létre a Ryanair internetes oldalának belga és holland kezdőlapjain, a CCIPB által teljesített [*bizalmas*] éves kifizetés ellenében.

10 Ezt követően, 2008. március 17-én a CCIPB és a Ryanair a 2005. évi RSZSZ-re vonatkozó módosító megállapodást kötött, amely az említett RSZSZ-ben megállapított feltételeket egyéves időtartamra kiterjesztette a Pau és Bristol közötti útvonalra, amelyet hetente három járattal kellett üzemeltetni. 2008. március 31-én a CCIPB és az AMS a 2008. május 16. és szeptember 13. közötti időszakra marketingszolgáltatásokról szóló szerződést kötött, amelynek értelmében az AMS kötelezettséget vállalt arra, hogy nyolc napon keresztül a CCIPB által megjelölt internetes oldalra mutató linket hoz létre a Ryanair internetes oldalának angol kezdőlapján, a CCIPB által teljesített [*bizalmas*] éves kifizetés ellenében.

11 Ezenkívül 2009. június 16-án a CCIPB és a Ryanair a 2005. évi RSZSZ-re vonatkozó módosító megállapodást kötött, amely az említett RSZSZ-ben megállapított feltételeket a 2009. évi nyári szezonra kiterjesztette a Pau és Bristol közötti útvonalra. Ugyanezen a napon a CCIPB és az AMS a 2009. április 1-je és október 24. közötti időszakra marketingszolgáltatásokról szóló szerződést kötött ezen útvonalra vonatkozóan, amelynek értelmében az AMS kötelezettséget vállalt arra, hogy kilenc napon keresztül a CCIPB által megjelölt internetes oldalra mutató linket hoz létre a Ryanair internetes oldalának angol kezdőlapján, a CCIPB által teljesített [*bizalmas*] összegű kifizetés ellenében.

12 2009. június 16-án a CCIPB és az AMS a korábban megkötött marketingszolgáltatási szerződésekre vonatkozó két további módosító megállapodást kötött. Egyrészt, a 2005. évi MSZSZ-re vonatkozó, a Pau és London Stansted közötti útvonalat érintő módosító megállapodás a CCIPB által teljesítendő éves kifizetést 2009-ben [*bizalmas]-ra* korlátozta, figyelembe véve a Ryanair által tervezett járatok számának csökkenését. Másrészt, a 2007. szeptember 25-i marketingszolgáltatási szerződésre vonatkozó, a Pau és Charleroi közötti útvonalat érintő módosító megállapodás a CCIPB által 2009. január 1-jétől kezdve a [*bizalmas*] részére teljesítendő éves kifizetés összegére vonatkozott, anélkül hogy a szolgáltatásokat módosította volna.

13 Végül 2010. január 28-án a CCIPB és az AMS új marketingszolgáltatási szerződést írt alá olyan időszakra, amely az aláírásának időpontjában kezdődött és a légi járatok elindításának időpontját követően ért véget. Azok a promóciós tevékenységek, amelyekre az AMS kötelezettséget vállalt, a 2010. március 30-tól a Pau és London Stansted közötti útvonalon hetente háromszor közlekedő legalább 220 járathoz, a Pau és Charleroi közötti útvonalon ugyanettől a naptól kezdve hetente háromszor közlekedő legalább 100 járathoz, valamint a Pau és Beauvais közötti útvonalon 2010

áprilisától hetente háromszor közlekedő, legalább 100 járathoz kapcsolódtak. A Ryanair angol, belga, holland és francia internetes oldalán a CCIPB által megjelölt oldalra mutató, 25 vagy 45 napig látható linkért a CCIPB [*bizalmas*] összeget fizetett az AMS-nek.

14 Mivel úgy ítélte meg, hogy a négy érintett útvonal életképtelenné vált, a Ryanair 2011 februárjában megszüntette a pau-i repülőtéren gyakorolt tevékenységeit.

[omissis]

C. A megtámadott határozat

25 A hivatalos vizsgálati eljárás befejezésekor a Bizottság elfogadta a Franciaország által a CCIPB, a Ryanair, az AMS és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i (EU) 2015/1227 határozatot (HL 2015. L 201., 109. o., a továbbiakban: megtámadott határozat).

26 A megtámadott határozatban a Bizottság részletesen ismertette az eljárást megindító határozat és az eljárást kiterjesztő határozat tárgyát képező intézkedéseket. Ezek az intézkedések egyrészt az eszközbeszerzési szubvenciókkal és az állami feladatokhoz kapcsolódó költségek finanszírozásával összefüggésben a pau-i repülőtérnek nyújtott pénzügyi hozzájárulásokból (a megtámadott határozat (88)–(107) preambulumbekezdése), másrészt pedig a CCIPB által a felperesekkel kötött megállapodásokból, így különösen a 2003. évi megállapodásból, a 2005. évi megállapodásokból, valamint a 2005 után megkötött, a fentiekben ismertetett különböző módosító megállapodásokból és szerződésekből álltak (a megtámadott határozat (38)–(82) preambulumbekezdése).

27 A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 2004-től 2009-ig a pau-i repülőtérnek nyújtott eszközbeszerzési szubvenciók az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatásoknak minősültek, amelyek ugyanakkor az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetők voltak. Másfelől úgy ítélte meg, hogy az állami feladatokhoz kapcsolódó költségek finanszírozása nem minősült állami támogatásnak (a megtámadott határozat (581) és (582) preambulumbekezdése).

28 A marketingszolgáltatásokról és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló azon szerződéseket, valamint a hozzájuk kapcsolódó azon módosító megállapodásokat illetően, amelyeket a CCIPB a felperesekkel kötött, a Bizottság megállapította, hogy azok az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásoknak minősültek.

29 E tekintetben a Bizottság úgy ítélet meg, hogy a CCIPB által kötött különböző szerződések a Francia Köztársaságnak voltak betudhatók (a megtámadott határozat (265) és (281) preambulumbekezdése). Az előny fennállásának eldöntése érdekében a Bizottság megvizsgálta, hogy a CCIPB helyzetében lévő és jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő kötött volna-e hasonló szerződéseket.

30 A Bizottság első lépésben úgy ítélte meg, hogy először is, a marketingszolgáltatásokról és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket egy és ugyanazon intézkedésként együttesen kell elemezni (a megtámadott határozat (286)–(313) preambulumbekezdése); másodszor, meg kell állapítani, hogy a CCIPB a pau-i repülőtér üzemeltetőjeként, nem pedig általános érdekű feladattal megbízott közjogi jogalanyként járt el (a megtámadott határozat (314)–(331) preambulumbekezdése); harmadszor, kizárólag azt a lehetséges kedvező hatást kell figyelembe venni, amelyet a marketingszolgáltatások a szóban forgó szerződésekkel érintett útvonalakat igénybe vevő utasok létszámára gyakorolnak ezen útvonalak üzemeltetésének ideje alatt, kizárva a túl bizonytalannak ítélt egyéb előnyöket (a megtámadott határozat (332)–(358) preambulumbekezdése); negyedszer, a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása szempontjából el kell vetni a „piaci ár” összehasonlításának elvégzésében megnyilvánuló módszert (a továbbiakban: összehasonlító elemzés), és a többletnyereségesség *ex ante*

elemzéséből (a továbbiakban: többletnyereségességi elemzés) kell kiindulni (a megtámadott határozat (359)–(372) preambulumbekezdése); ötödször pedig, a CCIPB egészében vett magatartását és a pau-i repülőtér üzemeltetőjének magatartását együttesen kell értékelni (a megtámadott határozat (373)–(376) preambulumbekezdése).

31 A Bizottság második lépésben a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések minden egyes kombinációja vonatkozásában lefolytatta a saját többletnyereségességi elemzését, amelynek eredményeként megállapította, hogy az összes szerződés, valamint a 2005. évi MSZSZ-re vonatkozó 2009. június 16-i, a Pau és London Stansted közötti légi útvonallal kapcsolatos módosító megállapodás esetében az éves többletpénzforgalom (bevételek mínusz költségek) negatív volt. A Bizottság ebből azt vezette le, hogy a szerződések és az említett módosító megállapodás gazdasági előnyt biztosítottak a felpereseknek (a megtámadott határozat (354)–(432) preambulumbekezdése).

32 A Bizottság megállapította, hogy a felpereseknek nyújtott állami támogatások olyan működési támogatásoknak minősültek, amelyek a belső piaccal összeegyeztethetetlenek voltak (a megtámadott határozat (446)–(481) preambulumbekezdése).

33 A Bizottság harmadik lépésben, az esettől függően repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésből vagy marketingszolgáltatásokról szóló szerződésből álló minden egyes ügylet vonatkozásában, az ügylet megkötésekor várható többlet pénzforgalom negatív részéből kiindulva minden egyes olyan év tekintetében meghatározta a visszatérítendő támogatási összeget, amelynek során az ügyletet képező szerződéseket alkalmazták. A Bizottság ennek indikatív összegét 1 500 000–2 199 999 euró tőkeösszegre értékelte.

[omissis]

II. Az eljárás és a felek kérelmei

35 A Törvényszék Hivatalához 2015. április 7-én benyújtott keresetlevelükkel a felperesek előterjesztették a jelen keresetet.

36 A Törvényszék Hivatalához 2015. október 21-én benyújtott külön iratban a felperesek pervezető intézkedés iránti kérelmet terjesztettek elő, amelyben azt kérték, hogy a Bizottság nyújtson be bizonyos dokumentumokat.

37 A Bizottság a megállapított határidőn belül benyújtotta észrevételeit.

38 A Törvényszék az előadó bíró jelentése alapján, az eljárási szabályzatának 89. cikkében szabályozott pervezető intézkedések keretében felhívta a feleket bizonyos kérdések megválaszolására, a Bizottságot pedig arra kérte, hogy nyújtson be bizonyos dokumentumokat. E felek a megállapított határidőn belül nyilatkoztak.

39 A Törvényszék a 2017. május 17-i határozatban úgy döntött, hogy az ügyet a kibővített hatodik tanács elé utalja.

40 Az előadó bíró jelentése alapján a Törvényszék akként határozott, hogy megnyitja az eljárás szóbeli szakaszát.

41 A Törvényszék kibővített hatodik tanácsának elnöke 2017. augusztus 28-i határozatával, a felek meghallgatását követően, az eljárási szabályzat 68. cikkének (1) bekezdése alapján az eljárás szóbeli szakaszának lefolytatása céljából egyesítette a T-111/15., a T-165/15. és a T-53/16. sz. ügyet.

42 A Törvényszék a 2017. október 25-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előadásait.

43 A felperesek azt kérik, hogy a Törvényszék:

– semmisítse meg a megtámadott határozat 1. cikkének (1) és (2) bekezdését, valamint az őket érintő részében a 2–5. cikkét;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

44 A Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:

– utasítsa el a keresetet;

– a felpereseket kötelezze a költségek viselésére.

III. A jogkérdésről

45 Keresetük alátámasztása érdekében a felperesek a keresetlevelükben öt jogalapra hivatkoznak.

46 A Törvényszék írásbeli kérdésére adott válaszként a felperesek elálltak az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének és az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésének megsértésére alapított ötödik jogalaptól, amely szerint a Bizottság nyilvánvaló hibát követett el, amikor meghatározta a visszatérítendő támogatás összegét.

47 Ezért csak az első négy jogalapot kell megvizsgálni, amelyek a következőkön alapulnak: az első a Charta 41. cikkében szabályozott megfelelő ügyintézés elve és a védelemhez való jog megsértésén, a második a szóban forgó szerződések Francia Köztársaságnak való téves betudásán, a harmadik az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének azon tény folytán történő megsértésén, hogy a Bizottság nem alkalmazta helyesen a piacgazdasági szereplő kritériumát, a negyedik pedig az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének azon tény folytán történő megsértésén, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy teljesült a szelektivitás feltétele.

A. Az első, a Charta 41. cikkében szabályozott megfelelő ügyintézés elve és a védelemhez való jog megsértésére alapított jogalapról

48 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság megsértette a megfelelő ügyintézésnek a Charta 41. cikke (1) bekezdésében és (2) bekezdésének a) és b) pontjában szabályozott elvét azáltal, hogy nem biztosított nekik betekintést a vizsgálat iratanyagába, továbbá nem tájékoztatta őket azokról a tényekről és megfontolásokról, amelyekre a határozatát alapítani szándékozott, következésképpen pedig nem biztosított nekik lehetőséget arra, hogy érdemben kifejtsék az álláspontjukat. A felperesek szerint ezen eljárási szabálytalanságok következtében sérült a védelemhez való joguk is, és e szabálytalanságoknak a megtámadott határozat megsemmisítését kell eredményezniük.

49 Közelebbről, a felperesek hangsúlyozzák, hogy az EUM-Szerződés 2009. december 1-jei hatálybalépése óta a Charta 41. cikke az Európai Unió elsődleges jogának részét képezi, és elsőbbséget élvez az Unió másodlagos jogának a vele ellentétes minden olyan rendelkezésével szemben, mint például az [EUMSZ 108. cikk] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet (HL 1999. L 83., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 339. o.).

50 A jogalapjuk alátámasztása érdekében a felperesek azt állítják, hogy joguk van hivatkozni a Charta 41. cikkében szabályozott megfelelő ügyintézéshez való jogra, mivel a Bizottság által az állami támogatások tárgyában folytatott, a felperesek által a CCIPB-vel megkötött kereskedelmi megállapodásokra vonatkozó vizsgálat a Charta 41. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „ügynek" minősül. A felperesek úgy vélik, hogy megilletik őket a Charta 41. cikkének (1) és (2) bekezdésében szabályozott eljárási jogok, mivel e rendelkezések meghaladják a 659/1999 rendeletben biztosított jogokat. Egyrészt, a Charta 41. cikke (2) bekezdésének b) pontja mindenkinek jogot biztosít ahhoz, hogy betekinthessen a „személyére vonatkozó" iratanyagba, a jelen esetben a Bizottság azon állami támogatási iratanyagába, amely a felperesek és a CCIPB között létrejött szerződésekre vonatkozik. Másrészt, a Charta 41. cikke (2) bekezdésének a) pontjában biztosított meghallgatáshoz való jog megköveteli, hogy a felpereseknek módjukban álljon érdemben kifejteni az álláspontjukat, ami magában foglalja a Bizottság iratanyagába történő betekintést, valamint azon tények és megfontolások előzetes közlését, amelyekre a Bizottság a végleges határozatát alapítani szándékozott.

51 A Bizottság vitatja ezt az érvelést.

52 E tekintetben először is ki kell emelni, hogy a Charta 41. cikke a megfelelő ügyintézéshez való jogról rendelkezik. E cikk (1) bekezdése értelmében mindenkinek joga van ahhoz, hogy ügyeit az Unió intézményei részrehajlás nélkül, tisztességes módon és észszerű határidőn belül intézzék. Ezenkívül a Charta 41. cikkének (2) bekezdése értelmében e jog magában foglalja többek között mindenkinek a jogát először is arra, hogy az őt hátrányosan érintő egyedi intézkedések meghozatala előtt meghallgassák, másodszor pedig mindenkinek a jogát arra, hogy a személyére vonatkozó iratokba a bizalmas adatkezeléshez, illetőleg a szakmai és üzleti titokhoz fűződő jogos érdekek tiszteletben tartása mellett betekintsen.

53 A Chartára vonatkozó, az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2007. december 14-én közzétett magyarázatok (HL L 2007. C 303., 17. o.) pontosítják, hogy a 41. cikk az Unió jogállami létén alapszik, melynek jellemzői olyan ítélkezési gyakorlatból fejlődtek ki, amely nevezetesen a megfelelő ügyintézést általános jogi alapelvként vezette be. Ezenfelül a Charta 52. cikkének (7) bekezdése értelmében az Unió és a tagállamok bíróságainak kellően figyelembe kell venniük e magyarázatokat.

54 Ezenkívül az ítélkezési gyakorlat szerint a hatáskörrel rendelkező intézmény köteles alaposan és pártatlanul megvizsgálni az adott ügy valamennyi releváns elemét (1991. november 21-i Technische Universität München ítélet, C-269/90, EU:C:1991:438, 14. pont).

55 Másfelől az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a védelemhez való jog tiszteletben tartása minden olyan eljárásban, amelyet valamely személlyel szemben indítottak, és neki sérelmet okozó intézkedésekhez vezethet, az uniós jog egyik alapelvét képezi. Ezen elv megköveteli, hogy az a személy, aki ellen a Bizottság közigazgatási eljárást indított, lehetőséget kapjon arra, hogy ezen eljárás során érdemben kifejtse álláspontját a hivatkozott tények és körülmények valóságtartalma és relevanciája, valamint azon iratok tekintetében, amelyekkel a Bizottság alátámasztja az uniós jog megsértésére vonatkozó állítását (lásd: 2014. április 30-i Tisza Erőmű kontra Bizottság ítélet, T-468/08, nem tették közzé, EU:T:2014:235, 204. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

56 Másodszor, emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatások tárgyában folytatott, az EUMSZ 108. cikkben szabályozott közigazgatási eljárás kizárólag a támogatás nyújtásáért felelős tagállammal szemben kerül megindításra. Vagyis csak az érintett tagállamot mint a Bizottság jövőbeli határozatának címzettjét illeti meg a valódi értelemben vett védelemhez való jog. Ezzel szemben a támogatások kedvezményezett vállalkozásai és az ő versenytársaik kizárólag az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti érintettekként vehetnek részt az eljárásban. Az érintettek közül a támogatás kedvezményezettjeinek egyetlen rendelkezés sem biztosít különleges szerepet. Ezek az érintettek nem hivatkozhatnak olyan széles körű jogokra, mint maga a védelemhez való jog, és nem tarthatnak megalapozott igényt arra, hogy a Bizottsággal kontradiktórius vitát folytassanak le (lásd ebben az értelemben: 2002. szeptember 24-i Falck és Acciaierie di Bolzano kontra Bizottság ítélet,

C-74/00 P és C-75/00 P, EU:C:2002:524, 81–83. pont; 2011. május 12-i Région Nord-Pas-de-Calais és Communauté d'agglomération du Douaisis kontra Bizottság ítélet, T-267/08 és T-279/08, EU:T:2011:209, 71. és 78. pont).

57 Így a támogatás nyújtásáért felelős tagállammal ellentétben az érintettek az állami támogatások ellenőrzésére irányuló eljárás keretében nem jogosultak arra, hogy betekintsenek a Bizottság közigazgatási iratanyagának dokumentumaiba (2010. június 29-i Bizottság kontra Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, 58. pont).

58 Az érintetteknek alapvetően az a szerepük, hogy az állami támogatások ellenőrzésére irányuló eljárásban információt szolgáltassanak a Bizottság számára. Ebből következően az érintettek, akik a védelem eljárás alá vont személyeket megillető jogait nem érvényesíthetik, csupán azon joggal élhetnek, hogy a közigazgatási eljárásban az eset körülményeire tekintettel megfelelő mértékben részt vehetnek (lásd: 2011. május 12-i Région Nord-Pas-de-Calais és Communauté d'agglomération du Douaisis kontra Bizottság ítélet, T-267/08 és T-279/08, EU:T:2011:209, 74. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

59 Ezen elvekre figyelemmel kell a felperesek első jogalapját megvizsgálni.

60 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a felperesek az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése értelmében vett érintetteknek minősülnek, vagyis joguk van ahhoz, hogy a Bizottság a CCIPB-vel kötött megállapodásaikra vonatkozó vizsgálatot a Charta 41. cikkének (1) bekezdése értelmében részrehajlás nélkül és tisztességes módon folytassa le, ez pedig annál is inkább így van, mivel a pau-i repülőtérrel kötött kereskedelmi megállapodásaik vonatkozásában az állami támogatás megállapítása a kapott összegek visszatérítésében megnyilvánuló pénzügyi következményekkel járhat számukra.

61 Ugyanakkor nem lehet egyetérteni a felperesek okfejtésével, amikor úgy vélik, hogy a Charta 41. cikkének (2) bekezdése biztosítja nekik azt a jogot, hogy betekintsenek a Bizottság állami támogatásokkal kapcsolatos közigazgatási iratanyagába, valamint azt a jogot, hogy meghallgassák őket azokról a körülményekről, amelyekre a Bizottság a végleges határozatát alapítani szándékozik.

62 Ugyanis, jóllehet a Charta 41. cikkének (1) bekezdésében biztosított megfelelő ügyintézéshez való jog az ügy összes körülményének alapos és részrehajlás nélküli vizsgálatára irányuló kötelezettséget tükrözi, a Charta 41. cikkének (2) bekezdése felsorolást tartalmaz az uniós adminisztráció által tiszteletben tartandó jogok együtteséről, ideértve a védelemhez való jogot is, amely magában foglalja a meghallgatáshoz és az iratanyagba való betekintéshez való jogot.

63 Márpedig az állami támogatások ellenőrzésére irányuló eljárásban a felperesek a támogatás kedvezményezettjeiként nem hivatkozhatnak a valódi értelemben vett védelemhez való jogra.

64 Már megállapítást nyert, hogy a Chartának nem célja, hogy módosítsa az állami támogatásokra vonatkozóan az EUM-Szerződés által kialakított ellenőrzés jellegét, illetve hogy harmadik személyeknek olyan közreműködési jogot biztosítson, amelyről az EUMSZ 108. cikk nem rendelkezett (lásd ebben az értelemben: 2014. december 9-i Netherlands Maritime Technology Association kontra Bizottság ítélet, T-140/13, nem tették közzé, EU:T:2014:1029, 60. pont; 2017. július 6-i SNCM kontra Bizottság ítélet, T-1/15, nem tették közzé, EU:T:2017:470, 86. pont). El kell tehát utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint tartalmilag kiüresítené a Chartát az, ha az általa biztosított valamely jogot meg lehetne tagadni csupán azért, mert e jog az EUM-Szerződésben nem jelenik meg kifejezetten.

65 E tekintetben a Bíróság megállapította, hogy ha az érintetteknek az állami támogatások ellenőrzésére irányuló eljárás keretében módjukban állna betekinteni a Bizottság közigazgatási iratanyagába, megkérdőjeleződne az állami támogatások ellenőrzésének rendszere. Az iratanyagba történő betekintés ugyanis – függetlenül a biztosításának alapjául szolgáló jogalaptól – lehetővé teszi az érintettek számára, hogy a Bizottságnak benyújtott észrevételek és dokumentumok összességét megszerezzék,

adott esetben pedig, hogy saját észrevételeikben állást foglaljanak ezen információkkal kapcsolatban, ami módosíthatja az állami támogatások ellenőrzésére irányuló eljárások jellegét (lásd ebben az értelemben: 2010. június 29-i Bizottság kontra Technische Glaswerke Ilmenau ítélet, C-139/07 P, EU:C:2010:376, 58. és 59. pont).

66 Hasonlóképp, ha a Bizottság köteles lenne előzetesen közölni a felperesekkel azokat a körülményeket, amelyekre a végleges határozatát alapítani szándékozik, ez olyan kontradiktórius vita megindításával lenne egyenértékű, amely a támogatás nyújtásáért felelős tagállamot illeti meg, miközben a felpereseknek mint kedvezményezetteknek lényegében csak az a szerepük, hogy az eljárás során információforrásként szolgáljanak (2011. november 15-i Bizottság és Spanyolország kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság ítélet, C-106/09 P és C-107/09 P, EU:C:2011:732, 180. és 181. pont).

67 Ezért el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint az EUMSZ 107. cikk és az EUMSZ 108. cikk nem zárja ki az iratanyagba való betekintéshez és a meghallgatáshoz való olyan további eljárási jogok gyakorlását, mint amelyekre a Charta 41. cikke alapján hivatkoznak.

68 A fentiekből következik, hogy amikor a Bizottság anélkül fogadta el a megtámadott határozatot, hogy betekintést engedett volna az iratanyagba, továbbá előzetesen közölte volna azokat a tényeket és megfontolásokat, amelyekre az említett határozatot alapítani szándékozott, nem sértette meg sem a Charta 41. cikkének (1) és (2) bekezdésében szabályozott megfelelő ügyintézés elvét, sem pedig a felperesek védelemhez való jogát, fenntartva ugyanakkor, hogy tiszteletben kell tartani a felperesek mint érintettek részére az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében biztosított eljárási jogokat.

69 A felperesek által előterjesztett többi érv közül egyik sem alkalmas e megállapítások megkérdőjelezésére.

70 Először is, a felperesek az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése által megkövetelt közlés célját illetően nem hivatkozhatnak megalapozottan az 1973. július 12-i Bizottság kontra Németország ítéletre (70/72, EU:C:1973:87, 19. pont) annak állítása érdekében, hogy e rendelkezés nem zárja ki, hogy az érintetteknek további jogokat biztosítsanak azon kívül, hogy a közigazgatási eljárás során előterjeszthetik az észrevételeiket. Épp ellenkezőleg, ez az ítélkezési gyakorlat alapvetően az információforrás szerepét biztosítja az érintetteknek. Hasonlóképp, az ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság az EUMSZ 107. cikk és az EUMSZ 108. cikk rendszere alapján nem köteles biztosítani a harmadik személyek számára, hogy széleskörűen részt vegyenek a közigazgatási eljárásban (1996. október 22-i Skibsværftsforeningen és társai kontra Bizottság ítélet, T-266/94, EU:T:1996:153, 258. pont). Ezért ebből az ítélkezési gyakorlatból nem vezethető le, hogy a harmadik személyek széles körű, a felperesek által követelthez hasonló részvétele összeegyeztethető lenne az állami támogatások ellenőrzésére irányuló, az EUMSZ 108. cikk által kialakított eljárás általános rendszerével.

71 Másodszor, a felperesek azt állítják, hogy az iratanyagba való betekintéshez és a meghallgatáshoz való, a Charta 41. cikkében biztosított jog tiszteletben tartása hozzájárul az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésének céljához, amely arra irányul, hogy a Bizottság a legrelevánsabb és legrészletesebb információkat szerezze be. Az érintettek eljárási jogainak tiszteletben tartása különösen fontos az állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásokban, amelyekben a támogatásért felelős tagállamnak és a kedvezményezettnek gyakran egymással ellentétes érdekei vannak, amit a jelen esetben bizonyít a Francia Köztársaság vonatkozásában fennálló érdek-összeütközés, amely az Air France jelentős részvényese, ez utóbbi pedig a pau-i repülőtér legfőbb használója volt, valamint a Francia Köztársaságnak a Bizottság által folytatott vizsgálatban való minimális, sőt hátrányt okozó részvétele.

72 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint az érintettek nem hivatkozhatnak a valódi értelemben vett, a tagállamot megilletőhöz hasonló védelemhez való jogra, még akkor sem, ha e tagállamnak, amely a támogatásokat nyújtotta, valamint a szóban forgó érintetteknek mint a támogatások kedvezményezettjeinek az ilyen eljárás keretében eltérő érdekeik

lehetnek (lásd ebben az értelemben: 2009. december 15-i EDF kontra Bizottság ítélet, T-156/04, EU:T:2009:505, 104. pont; 2016. március 16-i Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, T-103/14, EU:T:2016:152, 54. pont).

73 Az, hogy az érintett tagállam nem védelmezi a támogatás kedvezményezettjének érdekeit, nem lehet alkalmas arra, hogy oly mértékben módosítsa a kedvezményezettnek a közigazgatási eljárás során betöltött szerepét, valamint az említett eljárásban való részvételének jellegét, hogy a védelemhez való jogot illetően az e tagállamot megillető garanciákhoz hasonló garanciákat biztosítson neki (2016. március 16-i Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, T-103/14, EU:T:2016:152, 77. pont).

74 Harmadszor, amennyiben a felperesek kétségbe vonják a 659/1999 rendelet érvényességét azon az alapon, hogy az ellentétes a Chartával, ezt az érvet mindenképp el kell utasítani, mivel ez is azon a téves előfeltevésen alapul, amely szerint a Charta biztosítja az állami támogatások kedvezményezettjeinek a Bizottság állami támogatásokkal kapcsolatos iratanyagába való betekintéshez való jogot, valamint azt a jogot, hogy előzetesen tájékoztassák őket azokról a tényekről és megfontolásokról, amelyekre a Bizottság a végleges határozatát alapítani szándékozik.

75 Ugyanilyen okokból és a felperesek állításával ellentétben az, hogy a felperesek csak az eljárást megindító határozatban és az eljárást kiterjesztő határozatban foglalt releváns adatokról szerezhettek tudomást, önmagában nem minősülhet a jogaik megsértésének.

76 Negyedszer, ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a 2014. december 9-i Netherlands Maritime Technology Association kontra Bizottság ítélet (T-140/13, nem tették közzé, EU:T:2014:1029) nem releváns amiatt, hogy ezen ügy felperese panaszos volt, elegendő emlékeztetni arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatások ellenőrzése keretében semmilyen különleges szerep nincs biztosítva a kedvezményezetteknek (lásd a fenti 56. pontot). Hasonlóképp, jóllehet a 2010. június 29-i Bizottság kontra Technische Glaswerke Ilmenau ítélet (C-139/07 P, EU:C:2010:376) az állami támogatásokkal kapcsolatos olyan eljárásra vonatkozik, amely befejeződött, mielőtt a Charta az Unió elsődleges jogának részévé vált volna, ez az ítélet továbbra is releváns marad, amennyiben azt emeli ki, hogy az állami támogatások ellenőrzésének rendszerét kérdőjelezné meg, ha a támogatások kedvezményezettjeinek betekintési jogot biztosítanának a Bizottság iratanyagába.

77 Ötödször, mivel az eddigiekből következik, hogy a Bizottság nem sértette meg sem a Charta 41. cikkét, sem pedig a felperesek védelemhez való jogát, nem érdemes megvizsgálni a felperesek azon állítását, amely szerint az eljárás kimenetele eltérő lehetett volna, ha a Bizottság a felpereseknek betekintést engedett volna az iratanyagba, és tájékoztatta volna őket azokról a megfontolásokról és bizonyítékokról, amelyekre a végleges határozatát alapítani szándékozott.

78 A fentiekből következik, hogy a felpereseknek a fenti 70–77. pontban említett érveit el kell utasítani.

79 Ugyanakkor, amennyiben a jelen jogalap keretében a védelemhez való jog megsértésére hivatkoznak, meg kell vizsgálni az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése értelmében az érintetteket megillető azon jogot is, hogy a közigazgatási eljárásban az eset körülményeire tekintettel megfelelő mértékben részt vegyenek (lásd a fenti 58. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

80 E tekintetben egyrészt emlékeztetni kell arra, hogy állandó ítélkezési gyakorlat, hogy a Bizottság az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti vizsgálati szakaszban köteles lehetővé tenni az érintettek számára, hogy észrevételeket tehessenek (lásd: 2008. május 8-i Ferriere Nord kontra Bizottság ítélet, C-49/05 P, EU:C:2008:259, 68. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). E kötelezettséggel kapcsolatban a Bíróság úgy ítélte meg, hogy egy felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzététele megfelelő módon biztosítja azt, hogy valamennyi érintett tudomást szerezhessen az eljárás megindításáról (1984. november 14-i Intermills kontra Bizottság ítélet, 323/82, EU:C:1984:345, 17. pont), pontosítva, hogy e közlemény kizárólag arra szolgál, hogy a

Bizottság az érintettektől minden olyan információt beszerezhessen, amely a jövőben segíti az eljárás lefolytatásában (lásd: 2016. március 16-i Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, T-103/14, EU:T:2016:152, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

81 Továbbá az ítélkezési gyakorlat szerint, amikor a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról határoz, e határozat szorítkozhat a vonatkozó ténybeli és jogi kérdések összefoglalására, a szóban forgó állami intézkedés támogatási jellegére vonatkozó előzetes értékelésre és a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban felmerült kétségek ismertetésére (2002. október 23-i Diputación Foral de Guipúzcoa és társai kontra ítélet, T-269/99, T-271/99 és T-272/99, nem tették közzé, EU:T:2002:258, 104. pont).

82 A hivatalos vizsgálati eljárást megindító határozatnak így lehetővé kell tennie az érintett felek számára, hogy hatékonyan részt vegyenek az említett vizsgálati eljárásban, amelynek során lehetőséget kapnak érveik kifejtésére. E célból elegendő, hogy az érintett felek megismerjék, hogy a Bizottság milyen érvelés alapján jutott előzetesen arra a megállapításra, hogy a szóban forgó intézkedés a belső piaccal összeegyeztethetetlen új támogatást jelenthet (2002. április 30-i Government of Gibraltar kontra Bizottság ítélet, T-195/01 és T-207/01, EU:T:2002:111, 138. pont).

83 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a Bizottság, miután közzétette azokat a leveleket, amelyekben tájékoztatja a Francia Köztársaságot az eljárást megindító határozatról és az eljárást kiterjesztő határozatról, mellékelve azokhoz e határozatok összefoglalását és felhívva az összes érintett felet az észrevételeik előterjesztésére, megkapta a felperesek észrevételeit. Így 2011. augusztus 31-én kelt levelében a Ryanair benyújtotta az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit. Másfelől a felperesek a 2012. április 30-i leveleikben mindketten észrevételeket nyújtottak be az eljárást kiterjesztő határozattal kapcsolatban. Ezenkívül a hivatalos vizsgálati eljárás során számos további dokumentumot benyújtottak.

84 Márpedig az eljárást megindító határozatban és az eljárást kiterjesztő határozatban a Bizottság kellően világosan kifejtette azokat az indokokat, amelyek alapján előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgált szerződések az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatást biztosítottak a felpereseknek, és hogy e támogatás összeegyeztethetetlen volt a belső piaccal.

85 Az eljárást megindító határozatban ugyanis a Bizottság ismertette a 2005. évi megállapodásokat, majd az állami támogatásokra vonatkozó, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében meghatározott kritériumokra tekintettel előzetes értékelést folytatott le az e megállapodások körébe tartozó potenciális támogatásokról, végül pedig megvizsgálta a belső piaccal való összeegyeztethetőségüket.

86 Ezenkívül az eljárást kiterjesztő határozatban a Bizottság először is általános információkat közölt a pau-i repülőtérről, továbbá ismertette a CCIPB és a felperesek között 2003 és 2008 között létrejött szerződéseket. Ezt követően az állami támogatások kritériumaira – köztük a piacgazdasági magánbefektető kritériumára – tekintettel előzetes értékelést folytatott le a felpereseknek nyújtott potenciális támogatásokkal kapcsolatban, végül pedig megvizsgálta azoknak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét. Különösen, a magánbefektető kritériumának alkalmazását illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a rendelkezésére álló információk alapján együttesen kell értékelni a szerződések két típusát, vagyis a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket.

87 A felperesek azon kifogását illetően, amely szerint nem tekinthettek be a 2011. március 30-i tanácsadói jelentésbe, meg kell állapítani, hogy a Bizottság az eljárást kiterjesztő határozatban kellően pontosan összefoglalta az e jelentésben azzal kapcsolatban kifejtett kétségeket, hogy a pau-i repülőtérnek érdekében áll-e megvásárolni a szóban forgó, a felperesek által kínált marketingszolgáltatásokat. Másfelől a megtámadott határozatból nem tűnik ki, hogy a Bizottság a szóban forgó intézkedések értékelése érdekében e jelentésre hivatkozott volna, mivel ez az értékelés a határozatban foglalt okfejtésen alapul.

88 Másfelől nem vitatott, hogy a Bizottság 2014. február 24-i és március 13-i leveleit, valamint a 2014. április 15-i értesítésnek a Hivatalos Lapban történő közzétételét követően a Ryanair a 2014. május 2-i levelében észrevételeket terjesztett elő többek között a 2014. évi iránymutatásban a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása, vagyis az összehasonlító elemzés és a többletnyereségességi elemzés céljából kifejtett megközelítésekről.

89 Ami a felpereseket megillető azon egyedüli jogot illeti, hogy megfelelő mértékben részt vegyenek a közigazgatási eljárásban, a felperesek nem szolgáltak semmilyen adattal, amely bizonyíthatná, hogy nem szereztek kellőképpen tudomást az előzetesen követett okfejtésről, következésképpen pedig nem állt módjukban érdemben előadni az ezzel kapcsolatos észrevételeiket.

[omissis]

B. A második, arra alapított jogalapról, hogy a szóban forgó intézkedések nem tudhatók be a Francia Köztársaságnak

92 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévesen tudta be a Francia Köztársaságnak a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések CCIPB általi megkötését. Egyrészt, a Bizottság tévedett, amikor megállapította, hogy a CCIPB olyan állami hatóság volt, amelynek a határozatait automatikusan be lehetett tudni az államnak, továbbá amikor nem vette figyelembe a CCIPB vállalkozásként játszott szerepét. Másrészt, a megtámadott határozatnak a CCIPB jellegére vonatkozó indokolása ellentmondásos.

1. Az első, a CCIPB jellegére alapított kifogásról

93 A felperesek elismerik, hogy valamely állami hatóság döntései mindig betudhatók az érintett államnak, viszont kifejtik, hogy az állami vállalkozások döntései – mint az a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) megállapítást nyert – csak akkor tekinthetők úgy, hogy betudhatók az említett államnak, ha fennállnak bizonyos olyan valószínűsítő körülmények, amelyek alátámasztják, hogy az állam a szóban forgó döntés vonatkozásában ellenőrzést gyakorolt. A jelen ügyben a Bizottság tévedett, amikor megállapította, hogy a CCIPB-t olyan állami hatóságnak kell tekinteni, amelynek minden döntése szükségképpen betudható a Francia Köztársaságnak, miközben a kereskedelmi és iparkamarák olyan hibrid jogalanyok, amelyek mind a vállalkozások képviseletére, mind pedig az önálló vállalkozás működtetésére irányuló, jogszabályokban meghatározott és tényleges szerepet betöltenek. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a CCIPB kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladatainak gyakorlásához képest csupán járulékosak, anélkül hogy bármilyen bizonyítékkal szolgált volna arról, hogy e feladatok az említett tevékenységekhez képest elsőbbséget élveznének. Márpedig a kereskedelmi és iparkamarák kereskedelmi tevékenységei általában túlsúlyban vannak, azokat gyakran a magánjog szabályozza, a jogvitáik pedig a polgári és kereskedelmi ügyekben eljáró bíróságok hatáskörébe tartoznak. Még ha a CCIPB kereskedelmi tevékenységét másodlagosnak is kell tekinteni, akkor is a pau-i repülőtér üzemeltetésére irányuló olyan tevékenységről van szó, amelynek tekintetében a CCIPB egyértelműen gazdasági szerepet tölt be, vagyis azt vállalkozásnak kellett volna tekinteni. Következésképpen a Bizottság tévesen minősítette a CCIPB-t állami hatóságnak, és nem indokolta meg megfelelően azt a következtetését, amely szerint a CCIPB kizárólag – vagy legalábbis részben – állami hatóság volt, nem pedig vállalkozás. Az indokolás e hiányossága folytán a felpereseknek nem állt módjukban ellenőrizni, hogy a Bizottság indokoltan tagadta-e meg a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) kifejtett valószínűsítő körülmények alkalmazását.

94 A Bizottság vitatja ezt az érvelést.

95 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánítja a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatást, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

96 E tekintetben ahhoz, hogy az előnyök az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatásoknak minősülhessenek, egyrészt azokat közvetlenül vagy közvetve állami forrásokból kell nyújtani, másrészt pedig az államnak betudhatóknak kell lenniük (2004. július 15-i Pearle és társai kontra Bizottság ítélet, C-345/02/EU:C:2004:448, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

97 Másfelől hangsúlyozni kell, hogy az állami vagy az állami forrásból finanszírozott beavatkozásnak nem kell szükségszerűen az érintett állam központi hatalmi szerve által elfogadott intézkedésnek lennie. E beavatkozás éppen úgy származhat valamely, az államnál alacsonyabb szintű hatóságtól is. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely, a területi önkormányzatok, vagyis nem a központi hatalmi szervek által tett intézkedés is állami támogatásnak minősülhet, amennyiben teljesülnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek (1987. október 14-i Németország kontra Bizottság ítélet, 248/84, EU:C:1987:437, 17. pont; 2006. szeptember 6-i Portugália kontra Bizottság ítélet, C-88/03, EU:C:2006:511, 55. pont). Más szavakkal, a tagállamoknak az államnál alacsonyabb szintű (decentralizált, szövetségi, regionális vagy egyéb) szervei által tett intézkedések e szervek jogállásától vagy megnevezésétől függetlenül, a szövetségi vagy a központi hatalmi szervek által tett intézkedésekkel azonos jogcímen az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, amennyiben teljesülnek az e rendelkezésben meghatározott feltételek (lásd: 2011. május 12-i Région Nord-Pas-de-Calais és Communauté d'agglomération du Douaisis kontra Bizottság ítélet, T-267/08 és T-279/08, EU:T:2011:209, 108. és 110. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

98 A jelen esetben mindjárt az elején ki kell emelni, hogy nem vitatott, hogy a pau-i repülőtér 2007. január 1-jéig a Francia Köztársaság, ezt követően pedig a helyi önkormányzatok egyik társulása és a syndicat mixte tulajdonában volt. Magát a repülőtér üzemeltetését a CCIPB, közelebbről pedig a CCIPB egyik erre szakosított belső szervezeti egysége látta el.

99 Ezenkívül a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a kereskedelmi és iparkamarákra vonatkozó francia jogszabályok alapvető elvei a vizsgált időszak során változatlanok maradtak. Így e kamarák jogszabályi úton létrehozott, a választott igazgatók által irányított és az állam által felügyelt állami szervek. Ráadásul a francia kereskedelmi törvénykönyv a kereskedelmi és iparkamarákat az állam olyan közvetítő testületeinek minősíti, amelyek elsődleges célja a jogszabályok által rájuk bízott általános érdekű feladatok ellátása, vagyis alapvetően az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások érdekeinek az állami hatóságok előtti képviselete, a helyi vállalkozások támogatása, valamint a területük vonzerejének növelése és a területfejlesztés. A megtámadott határozat kifejti azt is, hogy a kereskedelmi és iparkamarák olyan ipari és kereskedelmi tevékenységei, mint például a repülőtéri létesítmények üzemeltetése, az általános érdekű feladataik gyakorlásához képest járulékosak, és arra irányulnak, hogy elősegítsék e feladatok ellátását. Másfelől a nemzeti jogszabályok konkrét finanszírozási mechanizmusokat határoznak meg a kereskedelmi és iparkamarák számára. E tekintetben a forrásaik adóbevételekből, támogatásokból vagy képzési és közlekedési infrastrukturális tevékenységekből származnak, ami megerősíti azt, hogy az ipari és kereskedelmi tevékenységeik az általános érdekű feladataikhoz képest járulékosak (a megtámadott határozat (265)–(270) preambulumbekezdése).

100 Ami a CCIPB-t illeti, amelyre a pau-i repülőtér üzemeltetését bízták, a megtámadott határozat utalt a francia hatóságok azon állításaira, amelyek szerint a CCIPB esetében a pau-i repülőtér üzemeltetéséhez hasonló kereskedelmi tevékenység gyakorlását nem jövedelmezőségi kilátás vezérelte, hanem az a cél, hogy e tevékenység elősegítse a CCIPB-re bízott általános érdekű feladatok ellátását, vagyis a gazdasági tevékenység és a terület vonzerejének fejlesztését (a megtámadott határozat (271)–(273) preambulumbekezdése).

101 Ebben az összefüggésben a Bizottság a fenti 97. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, ezen összes ténybeli körülmény alapján helyesen állapíthatta meg, hogy a CCIPB-hez hasonló kereskedelmi és iparkamarákat olyan állami hatóságoknak kell tekinteni, amelyeknek minden döntése – az állam központi igazgatása vagy a területi önkormányzatok által hozott döntésekkel azonos módon – szükségképpen betudható az államnak (a megtámadott határozat (274) preambulumbekezdése).

102 E következtetésnek nem mondanak ellent a felperesek által a kereskedelmi és iparkamarák hibrid jellegére és CCIPB repülőtéri igazgatási tevékenységének gazdasági természetére alapított érvek. Egyrészt kétségtelen, hogy a CCIPB a szervezeti keretein belül gondoskodik a pau-i repülőtér üzemeltetéséről, és úgy döntött, hogy légi útvonalak üzemeltetésére vonatkozó kereskedelmi megállapodásokat köt a felperesekkel. Jóllehet ezért e vonatkozásban a CCIPB-t úgy kell tekinteni, mint amely gazdasági tevékenységeket gyakorol (2011. március 24-i Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság ítélet, T-443/08 és T-455/08, EU:T:2011:117, 93. pont), nem vitatott, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetését a CCIPB szervezeti keretei közé integrálták, amelyet a Bizottság a valószínűsítő körülmények együttese alapján állami hatóságnak tekintett. Márpedig semmi nem zárja ki, hogy valamely gazdasági tevékenységet az állam valamely szerve gyakoroljon (lásd ebben az értelemben: 1991. április 23-i Höfner és Elser ítélet, C-41/90, EU:C:1991:161, 21. pont), bármi is legyen egyébként e szervnek az államszervezeten belüli jogállása, tartozzék bár a központi közigazgatáshoz, vagy legyen a CCIPB-hez hasonlóan decentralizált jogalany.

103 Másrészt, mivel a szóban forgó megállapodásokat a CCIPB kötötte, amely állami szerv, a Bizottságnak nem kellett a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) meghatározott kritériumokra tekintettel döntenie az államnak való betudhatóságról. Ezt az ítélkezési gyakorlatot ugyanis a Bíróság az említett ítélet 52. pontjában tett azon megállapításra alapította, hogy valamely állami vállalkozás az állam által részére biztosított önállóság mértékétől függően több vagy kevesebb függetlenséggel járhat el, ezért pedig nem lehet automatikusan vélelmezni, hogy konkrét esetben az állam ténylegesen ellenőrzést gyakorol. Márpedig a CCIPB helyzete eltérő, mivel e jogalany azzal együtt, hogy gazdasági tevékenységet gyakorol és megkötötte a szóban forgó szerződéseket, a fenti 99. és 100. pontban hivatkozott körülményekre tekintettel állami szervnek minősül.

104 Másfelől a Bizottság által a CCIPB állami szerv jogállásának megállapítása érdekében figyelembe vett tényezők – vagyis a CCIPB köztestületi jogállása, általános érdekű feladatai és állami felügyelet alá tartozása – megfelelnek bizonyos olyan valószínűsítő körülményeknek, amelyeket az ítélkezési gyakorlat relevánsnak ítélt a valamely állami vállalkozás által tett intézkedések államnak való betudása szempontjából (lásd ebben az értelemben: 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítélet, C-482/99, EU:C:2002:294, 56. pont; 2013. február 27-i Nitrogénművek Vegyipari Zrt. kontra Bizottság ítélet, T-387/11, nem tették közzé, EU:T:2013:98, 63–65. pont).

105 Végül a Bizottság a megtámadott határozatban mellékesen ugyan, de megállapította, hogy nem kellett különbséget tenni a CCIPB és annak azon konkrét szervezeti egysége között, amely a pau-i repülőtér üzemeltetésében megnyilvánuló gazdasági tevékenységet gyakorolta, mivel e szervezeti egységnek nincs a CCIPB-től elkülönült jogi személyisége, és csupán olyan részét képezi a CCIPB belső szervezeti egységeinek, amely nem rendelkezik döntési autonómiával, leszámítva a pau-i repülőtér napi szintű üzemeltetésével kapcsolatos kérdéseket. Így a Bizottság megállapította, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló különböző szerződéseket a CCIPB elnöke írta alá, miután beszerezte a CCIPB közgyűlésének felhatalmazását. Hasonlóképp, a francia hatóságok nem állították, hogy a felperesekkel létrejött megállapodások megkötését kizárólag e szervezeti egységnek kellene betudni (a megtámadott határozat (280) preambulumbekezdése).

106 E feltételek mellett a Bizottság helyesen állapíthatta meg, hogy a CCIPB által tett intézkedések – ideértve a szóban forgó szerződések megkötését is – betudhatók voltak az államnak.

107 A felperesek által előadott többi érv egyike sem alkalmas arra, hogy megcáfolja e következtetést.

108 Elsőként ugyanis, ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a Bizottság nem jelölte meg azt az okot, amelynek alapján a CCIPB közjogi feladatainak biztosított elsőbbséget a kereskedelmi jellegű és túlsúlyban lévő tevékenységeihez képest, ki kell emelni, hogy a Bizottság – mint az kitűnik a megtámadott határozatból (a (26)–(210) preambulumbekezdés) – a kereskedelmi és iparkamarák általános érdekű feladatainak elsődleges szerepével és a kereskedelmi tevékenységeik járulékos jellegével kapcsolatos megállapítást ugyanúgy alapította a kereskedelmi és iparkamarákkal kapcsolatos jogszabályi rendelkezésekre, mint a francia hatóságok nyilatkozataira. Márpedig a felperesek nem szolgáltak semmi olyan adattal, amely megkérdőjelezhetné ezt az elemzést.

109 Másodszor, ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a kereskedelmi és iparkamarákat a magánjog szabályozza, a jogvitáik pedig a polgári és kereskedelmi ügyekben eljáró bíróságok hatáskörébe tartoznak, hangsúlyozni kell: elismerve ugyan, hogy e megállapítás, amennyiben helyénvalónak bizonyul, releváns körülménynek minősülhet a CCIPB állami hatóságként minősítésének megtagadása szempontjából, csupán egyikét képezi az érintett jogalany jellegének értékelése során figyelembe vett körülményeknek, amely önmagában nem vonja kétségbe az állami hatóságként történő, a megtámadott határozatban hivatkozott összes többi körülményen alapuló minősítést (lásd a fenti 99. és 100. pontot).

110 Harmadszor, a felperesek azon érvét illetően, amely szerint a Bizottság a megtámadott határozat egy másik szövegrészében úgy ítélte meg, hogy a CCIPB a helyi gazdaság fejlesztésére irányuló feladata keretében a repülőtér üzemeltetőjeként, nem pedig állami hatóságként járt el (a megtámadott határozat (328) preambulumbekezdése), ki kell emelni, hogy e szövegrész, amely a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazásával foglalkozik, a Bizottság azon okfejtése keretébe illeszkedik, amely szerint a Bizottság által alkalmazott első megközelítésben a CCIPB-nek mint a repülőtér üzemeltetőjének magatartását egy hipotetikus magán repülőtér-üzemeltető magatartásához kell hasonlítani (a megtámadott határozat (315) és (320) preambulumbekezdése). Ezzel szemben a Bizottság szerint nem kellett alkalmazni a második megközelítést, vagyis azt, amely szerint a CCIPB általános érdekű feladattal – a jelen esetben a pau-i régió gazdasági fejlesztésével – megbízott közjogi jogalanyként járt el (a megtámadott határozat (316) és (320) preambulumbekezdése). Az említett szövegrészből nem vezethető le, hogy az első megközelítés alkalmazásával a Bizottság elfogadta volna, hogy a CCIPB nem volt állami hatóság (lásd a megtámadott határozat (314)–(331) preambulumbekezdését). Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis a magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a gazdasági szereplői minőségében eljáró állami hatóság magatartását egy magán gazdasági szereplő magatartásához kell hasonlítani (lásd ebben az értelemben: 2012. június 5-i Bizottság kontra EDF ítélet, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 78., 81., 92. és 103. pont; 2016. március 16-i Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, T-103/14, EU:T:2016:152, 95., 115. és 118. pont), ahogy azt a Bizottság a jelen esetben tette.

111 Negyedszer, el kell utasítani a felperesek által az indokolás hiányára alapított azon érvet, amely szerint nem állt módjukban ellenőrizni, hogy a Bizottság indokoltan utasította-e el a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) meghatározott valószínűsítő körülmények alkalmazását. A megtámadott határozat (269)–(276) preambulumbekezdésében ugyanis a Bizottság kellően világosan kifejtette, hogy az általános érdekű feladatokat és a gazdasági tevékenységek gyakorlását egyesítő kereskedelmi és iparkamarák helyzete mennyiben különbözik az olyan állami vállalkozások helyzetétől, amelyek vonatkozásában a Bíróság a fenti ítéletet hozta.

112 Az eddigiekre tekintettel a második jogalap első kifogását el kell utasítani.

2. A második, a megtámadott határozat ellentmondásos indokolására alapított kifogásról

113 A felperesek felhoznak egy második kifogást, azt állítva, hogy a megtámadott határozat nincs helyesen megindokolva, mivel az a CCIPB jellegét illetően ellentmondást tartalmaz. A Bizottság ugyanis azt állapította meg, hogy a CCIPB a közigazgatás részét képezi, ezzel együtt pedig ugyanazon tevékenység vonatkozásában olyan vállalkozás, amely állami támogatás kedvezményezettje (a megtámadott határozat

(487) és (488) preambulumbekezdése, valamint 2. cikke). Ennélfogva a Bizottság a jogot is tévesen alkalmazta. Ugyanazon jogalany nem lehet egyszerre a közigazgatás része és ugyanazon tevékenység vonatkozásában állami támogatás kedvezményezettjének minősülő vállalkozás, mivel e két minősítés kölcsönösen kizárja egymást.

114 E tekintetben a felperesek elismerik, hogy ugyanazon jogalany nyújthat és kaphat is egyszerre állami támogatást, viszont kifejtik, hogy e két esetben e jogalanyt vállalkozásnak kell tekinteni. Ezért a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) említett valószínűsítő körülmények alapján kellene lefolytatni annak értékelését, hogy a támogatás odaítéléséről szóló határozat betudható-e az államnak. A megtámadott határozat azáltal, hogy elmulasztja akár vállalkozásnak, akár más jogalanynak minősíteni a CCIPB-t, nem teszi lehetővé a felperesek számára annak meghatározását, hogy az államnak való betudás mely kritériuma alkalmazandó a CCIPB esetében, vagyis vajon a 2002. május 16-i Franciaország kontra Bizottság ítéletben (C-482/99, EU:C:2002:294) említett valószínűsítő körülmények, vagy pedig a közigazgatáshoz tartozás egyszerű ténye. Ezért a megtámadott határozat a CCIPB minősítésének indokolását illetően hiányosságban szenved.

115 A Bizottság vitatja ezt az érvelést.

116 E tekintetben először is ki kell emelni, hogy a CCIPB-nek mint a pau-i repülőtér üzemeltetőjének odaítélt intézkedések vizsgálata keretében a Bizottság megállapította, hogy a CCIPB gondoskodott a repülőtéri infrastruktúrák és létesítmények kereskedelmi működtetéséről, továbbá hogy azok az eszközbeszerzési szubvenciók, amelyeket 2004-ben és 2009-ben ítéltek oda neki, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásoknak minősültek (a megtámadott határozat (488) és (531) preambulumbekezdése).

117 Továbbá ki kell emelni, hogy a felpereseknek odaítélt támogatások vizsgálata keretében a Bizottság számos körülményre támaszkodott, mint például a jogszabály által meghatározott köztestületi jogállásra, az általános érdekű feladatok ellátására, a gazdasági tevékenységek járulékos jellegére és az állami felügyeletre, ezekből pedig azt vezette le, hogy a CCIPB a közigazgatás részét képezi, és olyan állami hatóságnak minősül, amelynek a magatartása betudható az államnak (a megtámadott határozat (269)–(276) preambulumbekezdése). Márpedig a kereskedelmi megállapodásoknak a felperesekkel történő megkötése e magatartás részét képezte.

118 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a CCIPB a gazdasági tevékenysége révén állami támogatásokban, a jelen esetben eszközbeszerzési szubvenciókban részesült, viszont azt is megállapította, hogy a CCIPB olyan jogalany volt, amely közjogi jogalany minőségében hozzájárult ahhoz, hogy a felpereseknek támogatást nyújtsanak, a jelen esetben a szóban forgó kereskedelmi megállapodások megkötésén keresztül.

119 Ugyanakkor, mivel a szóban forgó állami támogatások különállóak, egyébként pedig a megtámadott határozat elkülönítve vizsgálja azokat, nem állapítható meg, mint azt a felperesek állítják, hogy a támogatás kedvezményezettjeként és az állami hatóságnak tekintett jogalanyként minősítés a jelen esetben egymással összeegyeztethetetlen lenne. Valamely közjogi jogalany ugyanis lehet állami támogatás kedvezményezettje, amennyiben a piacon aktív vállalkozásról van szó. Ugyanakkor semmi nem zárja ki, hogy azt a köztestületet, amelyre az állam által gyakorolt felügyelet mellett általános érdekű feladatok ellátását bízták, és amely ennek keretében gazdasági tevékenységet gyakorol, ne csupán állami hatóságnak minősülhessen, hanem egy különálló intézkedéssel összefüggésben támogatást is nyújthasson a felperesekhez hasonló vállalkozásoknak (lásd ebben az értelemben: 2011. március 24-i Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság ítélet, T-443/08 és T-455/08, EU:T:2011:117, 143. és 145. pont).

120 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy valamely gazdasági tevékenység gyakorlását a közigazgatás részét képező szervezetrendszer kereteibe integrálják (1991. április 23-i Höfner és Elser ítélet, C-41/90, EU:C:1991:161, 21. pont). Hasonlóképp az, hogy valamely jogalany egyszerre gyakorol gazdasági tevékenységeket és olyan tevékenységeket, amelyek nem gazdaságiak, nem zárja ki, hogy e jogalanyt az előbbi tevékenységek tekintetében az állami támogatásokra vonatkozó szabályok értelmében vett vállalkozásnak minősítsék (lásd ebben az értelemben: 2002. október 24-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet, C-82/01 P, EU:C:2002:617, 74. pont).

121 Ráadásul a valamely repülőtér üzemeltetőjéhez hasonló jogalany közigazgatásba integrálása nem zárja ki, hogy e jogalany állami támogatásban részesülhessen. Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy a nemzeti jogszabályok által valamely gazdasági tevékenységet gyakorló szervezetnek biztosított, az állam jogi személyiségétől elkülönülő jogi személyiség fennállása vagy annak hiánya nincs befolyással az állam és az e szervezet közötti pénzügyi kapcsolatok fennállására, következésképpen pedig az említett szervezet azon lehetőségére, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás kedvezményében részesüljön (lásd ebben az értelemben: 2011. március 24-i Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság ítélet, T-443/08 és T-455/08, EU:T:2011:117, 128. és 129. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

122 A fentiekből következik, hogy a felperesek állításával ellentétben a megtámadott határozat nem ellentmondásos, továbbá nem alkalmazza tévesen a jogot és nem hiányos az indokolása, amennyiben a CCIPB-t egyszerre minősíti támogatás kedvezményezettjének és állami hatóságnak.

123 Ezért a második jogalap második kifogását el kell utasítani.

124 Az eddigiekre tekintettel a második jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

C. A harmadik, a piacgazdasági szereplő kritériumának téves alkalmazására alapított jogalapról

125 Harmadik jogalapjukban a felperesek azt állítják, hogy a Bizottság nem alkalmazta helyesen a piacgazdasági szereplő kritériumát, ennélfogva pedig megsértette az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdését.

126 E jogalap két részből áll. Először is, a Bizottság tévesen tagadta meg összehasonlító elemzés lefolytatását, miközben ilyen elemzés alapján arra a következtetésre jutott volna, hogy nem állt fenn támogatás. Ezenkívül a megtámadott határozatnak ezzel kapcsolatban hiányos az indokolása. Másodszor, a Bizottság az általa lefolytatott többletnyereségességi elemzés során nyilvánvaló mérlegelési hibákat követett el, és azt nem indokolta meg kellőképpen.

127 A Bizottság elutasítja ezt az érvelést.

128 A jelen jogalap két részének vizsgálata előtt előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az állami támogatás fogalma, amint azt a Szerződés meghatározza, jogi természetű, és azt objektív körülmények alapján kell értelmezni. Emiatt az uniós bíróságnak főszabály szerint – mind az előtte folyamatban lévő jogvita konkrét tényeinek, mind a Bizottság által előterjesztett értékelés technikai vagy összetett jellegének figyelembevételével – teljes felülvizsgálatot kell gyakorolnia azon kérdés vonatkozásában, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e (lásd: 2016. november 30-i Bizottság kontra Franciaország és Orange ítélet, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 87. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

129 A Bíróság mindazonáltal megállapította, hogy a bírósági felülvizsgálat korlátozott azon kérdést illetően, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e, amikor a Bizottság által végzett értékelés technikai vagy összetett jellegű (2016. november 30-i Bizottság kontra Franciaország és Orange ítélet, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 88. pont).

130 E tekintetben, amikor a Bizottságnak, annak megvizsgálása érdekében, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e, a körültekintő piacgazdasági magánbefektető kritériumát kell alkalmaznia, e kritérium alkalmazása a Bizottság részéről általában összetett gazdasági értékeléssel jár (2016. november 30-i Bizottság kontra Franciaország és Orange ítélet, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 89. pont).

131 Ugyanakkor, jóllehet a Törvényszék nem helyettesítheti a Bizottság gazdasági értékelését a sajátjával, a Bíróság most már állandó ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy az uniós bíróságnak nem csupán a hivatkozott bizonyítékok tárgyi valószerűségét, megbízhatóságát és koherenciáját kell vizsgálnia, hanem azt is ellenőriznie kell, hogy e bizonyítékok tartalmazzák-e az adott összetett helyzet értékeléséhez figyelembe veendő összes adatot, valamint hogy alátámasztják-e a belőlük levont következtetéseket (lásd ebben az értelemben: 2016. november 30-i Bizottság kontra Franciaország és Orange ítélet, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 91. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

1. Az első, a Bizottság részéről azáltal elkövetett mérlegelési hibákra és az indokolás abban megnyilvánuló hiányosságaira alapított részről, hogy a Bizottság a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekkel és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekkel kapcsolatban megtagadta, hogy összehasonlító elemzést folytasson le

[omissis]

a) Az összehasonlító elemzés mint a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazásával kapcsolatos módszer elutasításáról

138 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyta, hogy a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása szempontjából az összehasonlító elemzés képezi a fő módszert annak eldöntése érdekében, hogy az alkalmazott megoldás előnyt biztosított-e a magánjogi jogalanynak, másfelől pedig e módszer van összhangban a jogbiztonság elvével. A 2003. július 3-i Chronopost és társai kontra Ufex és társai ítéletből (C-83/01 P, C-93/01 P és C-94/01 P, EU:C:2003:388, 38. és 39. pont) kiindulva azt állítják, hogy az uniós jog általános elve alapján a Bizottság csak akkor támaszkodhatott volna többletnyereségességi elemzésre, ha összehasonlító elemzés – különösen egy magánbefektetővel való összehasonlítás keretében – nem lett volna lehetséges.

139 E tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy azok a feltételek, amelyeknek valamely intézkedésnek meg kell felelnie ahhoz, hogy az EUMSZ 107. cikk szerinti „támogatás” fogalma alá tartozzon, nem teljesülnek, ha a kedvezményezett vállalkozás az állami források felhasználásával rendelkezésére bocsátott előnnyel azonos előnyhöz a rendes piaci feltételeknek megfelelő körülmények között is hozzájuthatott volna (2012. június 5-i Bizottság kontra EDF ítélet, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 78. pont; 2013. január 24-i Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 70. pont). Ezt az értékelést főszabály szerint a piacgazdasági szereplő kritériuma alapján kell lefolytatni (lásd ebben az értelemben és analógia útján: 2013. január 24-i Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 71. pont).

140 Annak meghatározása érdekében, hogy valamely állami intézkedés támogatásnak minősül-e, azt kell értékelni, hogy egy piacgazdasági szereplő, amelynek mérete összehasonlítható a közszférában működő szervezetekével, hasonló körülmények között a szóban forgó szerződések megkötése mellett döntött volna-e (lásd ebben az értelemben és analógia útján: 1990. március 21-i Belgium kontra Bizottság ítélet, C-142/87, EU:C:1990:125, 29. pont; 2014. július 3-i Spanyolország és társai kontra Bizottság ítélet, T-319/12 és T-321/12, nem tették közzé, EU:T:2014:604, 40. és 42. pont).

141 Ugyanakkor annak eldöntése, hogy egy piacgazdasági szereplő alkalmazta volna-e a szóban forgóhoz hasonló megoldást, nem foglalhatja szükségképpen magában, hogy a Bizottság köteles legyen az összehasonlító elemzés módszerét alkalmazni. E módszer ugyanis csupán egyikét képezi az annak

meghatározása érdekében alkalmazott analitikai eszközöknek, hogy a kedvezményezett vállalkozás olyan gazdasági előnyben részesült-e, amelyhez rendes piaci körülmények között nem jutott volna hozzá (lásd ebben az értelemben és analógia útján: 2003. március 6-i Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság ítélet, T-228/99 és T-233/99, EU:T:2003:57, 250. és 254. pont; 2014. július 3-i Spanyolország és társai kontra Bizottság ítélet, T-319/12 és T-321/12, nem tették közzé, EU:T:2014:604, 43. és 44. pont).

142 Ugyanis a Bizottságot illeti meg az a lehetőség, hogy a vitatott művelet és annak összefüggései összes releváns körülményére – köztük a kedvezményezett vállalkozás és az érintett piac helyzetére – kiterjedő teljes körű elemzés lefolytatásának kötelezettsége keretében megválassza a megfelelő eszközt annak vizsgálata érdekében, hogy a kedvezményezett vállalkozás olyan gazdasági előnyben részesült-e, amelyhez rendes piaci körülmények között nem jutott volna hozzá (lásd ebben az értelemben és analógia útján: 2003. március 6-i Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság ítélet, T-228/99 és T-233/99, EU:T:2003:57, 251. és 258. pont; 2014. július 3-i Spanyolország és társai kontra Bizottság ítélet, T-319/12 és T-321/12, nem tették közzé, EU:T:2014:604, 45. pont).

143 A jelen ügyben anélkül, hogy e szakaszban értékelni kellene az összehasonlító elemzés jelen esetben történő mellőzése érdekében a Bizottság által előadott indokok megalapozottságát, meg kell állapítani, hogy a Bizottság tehát nem követett el hibát, amikor a megtámadott határozat (359)–(372) preambulumbekezdésében részletesen elemezte, hogy melyik az a legmegfelelőbb értékelési módszer, amelyet a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása érdekében választania kell. Így kételkedve abban, hogy lehetséges lenne megfelelő összehasonlítási alapot rögzíteni a repülőtéri szolgáltatásokért járó valódi piaci ár meghatározása érdekében, továbbá figyelembe véve a költségek és a bevételek között repülőterenként fennálló eltérést, a mintaként szolgáló repülőterek és hasonló műveletek fellelhetőségével kapcsolatos nehézséget, valamint a többletveszteséghez vezető ár ellenében történő szolgáltatásnyújtást, a Bizottság többletnyereségességi elemzés mellett döntött, és mellőzte az összehasonlító elemzést.

144 A Bizottság e megközelítését nem kérdőjelezi meg a felperesek által hivatkozott ítélkezési gyakorlat, vagyis a 2003. július 3-i Chronopost és társai kontra Ufex és társai ítélet (C-83/01 P, C-93/01 P és C-94/01 P, EU:C:2003:388, 38. és 39. pont), amely szerint, amikor nincs semmilyen lehetőség az állami vállalkozás helyzetének olyan magánvállalkozás helyzetével történő összehasonlítására, amely nem valamely monopólium tárgyát képező ágazatban működik, a rendes piaci körülményeket – amelyek szükségszerűen feltételezettek – a rendelkezésre álló objektív és ellenőrizhető tényekre, mint például az állami vállalkozás által viselt költségekre való utalással kell értékelni. Ezt az ítélkezési gyakorlatot ugyanis az említett ítélet alapjául szolgáló ügy körülményeivel, vagyis azzal összefüggésben kell értelmezni, hogy nem lehetett összehasonlító elemzést alkalmazni, ezért pedig nem volt választási lehetőség az ilyen elemzés és egyéb módszerek között. Következésképpen a fent említett ítéletben a Bíróság – ellentétben azzal, amit a felperesek lényegében állítanak – nem arról foglalt állást, hogy hierarchia állna fenn az összehasonlító elemzés és a többi módszer között, hanem kizárólag azt állapította meg, hogy az adott ügyben nem lehetett összehasonlító elemzést alkalmazni.

145 A fentiekből következik, hogy nem lehet helyt adni a felperesek által arra alapított érvnek, hogy létezik az uniós jognak a 2003. július 3-i Chronopost és társai kontra Ufex és társai ítéletben (C-83/01 P, C-93/01 P és C-94/01 P, EU:C:2003:388) állítólag hivatkozott olyan általános elve, amely hierarchiát állapít meg az összehasonlító elemzés és egyéb módszerek között.

146 Hasonlóképp, a felperesek nem támaszkodhatnak megalapozottan arra, hogy a 2003. március 6-i Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság ítélet (T-228/99 és T-233/99, EU:T:2003:57), valamint a 2014. július 3-i Spanyolország és társai kontra Bizottság ítélet (T-319/12 és T-321/12, nem tették közzé, EU:T:2014:604) az ágazatra jellemző átlagos

hozam analitikai eszközére vonatkozott volna, mivel ezekben az ítéletekben a Törvényszék azt állapította meg, hogy az ágazatra jellemző átlagos hozam alapulvétele csupán egyikét képezi az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének alkalmazása keretében rendelkezésre álló analitikai eszközöknek.

147 A felperesek nem támaszkodhatnak megalapozottan arra az ítélkezési gyakorlatra sem, amely szerint az, hogy a vitatott művelet az állami hatóság számára észszerű, nem mentesíti a Bizottságot annak vizsgálata alól, hogy a szóban forgó intézkedés olyan gazdasági előnyt biztosított-e a kedvezményezett vállalkozásnak, amelyhez rendes piaci körülmények között nem jutott volna hozzá (2003. március 6-i Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság ítélet, T-228/99 és T-233/99, EU:T:2003:57, 315. pont; 2010. szeptember 13-i Görögország és társai kontra Bizottság ítélet, T-415/05, T-416/05 és T-423/05, EU:T:2010:386, 213. pont). A többletnyereségességi elemzés ugyanis éppen annak ellenőrzésére irányul, hogy a megállapodás megkötésével a lehetőségekhez képest ugyanabban a helyzetben lévő piacgazdasági szereplőként eljáró állami hatóság olyan gazdasági előnyben részesítette-e a megállapodásban részt vevő másik felet, amelyhez az rendes piaci körülmények között nem juthatott volna hozzá.

148 Végül a felperesek azon érvét illetően, amely szerint az olyan szerződés megkötése, amely azért nem jövedelmező az állami repülőtér számára, mert e repülőtér saját maga nem hatékony, a rendes piaci körülményekre tekintettel nem biztosít előnyt a légitársaságnak, hangsúlyozni kell, hogy az ítélkezési gyakorlat (a fenti 140. pont és az alábbi 181. pont) szerint a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása nem arra irányul, hogy valamely meghatározott tevékenység folytatása során minimális hatékonyságot követeljenek meg, hanem annak meghatározására, hogy hasonló körülmények között egy hasonló helyzetben lévő magánbefektetőt rá lehetett volna-e venni a kérdéses intézkedésre. E tekintetben azon közjogi jogalany költségeinek és bevételeinek szerkezetét kell figyelembe venni, amelynek magatartását a piacgazdasági szereplő magatartásához hasonlítják. Ezért a felperesek érvét el kell utasítani.

149 A fentiekből következik, hogy el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottságnak összehasonlító elemzést kellett volna lefolytatnia a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása érdekében.

b) A Bizottság által a megtámadott határozatban annak érdekében hivatkozott indokokról, hogy a jelen ügyben mellőzze az összehasonlító elemzést

150 A felperesek vitatják a Bizottság által a megtámadott határozat (360)–(369) preambulumbekezdésében annak érdekében előadott konkrét indokokat, hogy a jelen ügyben mellőzze az összehasonlító elemzés lefolytatását.

151 Különösen, a felperesek lényegében öt kifogást adnak elő, amelyek szerint ezek az indokok mérlegelési hibákat tartalmaznak, és hiányos az indokolásuk.

1) Az első, arra alapított kifogásról, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a repülőterek sokfélesége érvényteleníti az összehasonlító elemzést

152 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévedett, amikor kijelentette, hogy az európai repülőterek helyzetének sokfélesége érvényteleníti az összehasonlító elemzést.

153 Először is, ami a költségek és a bevételek szerkezetének, valamint az egyéb feltételeknek a repülőterek közötti eltérésére vonatkozó indokot illeti (a megtámadott határozat (362) preambulumbekezdése), a felperesek azt állítják, hogy a Bizottság nem szolgált semmilyen adattal vagy példával annak érdekében, hogy megmagyarázza ezen eltérések mértékét és jelentőségét. Márpedig a Bizottság feladata, hogy az

ügyre jellemző konkrét érvekkel szolgáljon annak érdekében, hogy igazolja annak az összehasonlító elemzésnek az elutasítását, amely a magánbefektető kritériumának alkalmazása érdekében lefolytatott értékelés fő módszerét képezi.

154 E tekintetben elegendő kiemelni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (362) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a költségek és a bevételek szerkezetében jelentős eltérések mutatkoznak az egyes repülőterek között, e megállapítás alátámasztása érdekében pedig feltüntetett egy sor olyan mutatót, amelyek a költségek és a bevételek eltéréseit támasztják alá. Ráadásul a felperesek nem fogalmaztak meg semmi olyan konkrét érvet, amelynek alapján megállapítható lenne, hogy az említett mutatók szerepeltetése nyilvánvaló mérlegelési hibában szenvedne.

155 Másodszor, a repülőterek és a légitársaságok közötti ügyletek nehezen összehasonlítható jellegére vonatkozó indokot illetően (a megtámadott határozat (363) preambulumbekezdése) a felperesek előadják, hogy a Bizottság tévesen állította, hogy a repülőtéri díjakat általában nem lehet az egyes repülőterek között összehasonlítani.

156 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a felperesek tévesen értelmezik a megtámadott határozatot, amikor azt állítják, hogy a Bizottság megítélése szerint a repülőtéri díjakat nem lehet az egyes repülőterek között összehasonlítani. A Bizottság ugyanis a megtámadott határozat (363) preambulumbekezdésében kifejtette, hogy – mint az a jelen esetben is látható – a repülőterek és a légitársaságok közötti kereskedelmi kapcsolatok nem feltétlenül az egyes szolgáltatások nyilvános árlistáján alapulnak, hanem igen változatosak, ezért pedig nehéz azokat a fordulóidő vagy az utasok száma alapján összehasonlítani. Másfelől az iratanyagból kitűnik, hogy a pau-i repülőtér és a felperesek közötti megállapodások messze túlmutattak annak az általános díjszabásnak az egyszerű alkalmazásán, amely a repülőtéri díjak tárgyában a repülőtéren hatályban volt, és e megállapodások a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések megkötésében nyilvánultak meg.

157 Hasonlóképp nem lehet helyt adni a felperesek azon érvének, amely szerint a Bizottság tévedett, amikor a megtámadott határozat (363) preambulumbekezdésében azt állította, hogy a nyilvános árlisták nem feltétlenül tükrözik a repülőterek és a légitársaságok között a múltban létrejött kereskedelmi megállapodásokat.

158 A felperesek állításával ellentétben ugyanis a repülőterek és bizonyos légitársaságok között egyedileg megtárgyalt, a nyilvános áraknál alacsonyabb díjak mértéke önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy a nyilvános árlistákon alapuló összehasonlító elemzés képezi a releváns megközelítést. E tekintetben ki kell emelni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (366) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a szóban forgó ügyletek számos árat tartalmaznak, így a repülőtéri díjakat, a földi kiszolgálás díját és a marketingszolgáltatások díját, amit a felperesek nem vitatnak. Márpedig, mint az kitűnik a megtámadott határozat (367) preambulumbekezdéséből, az ilyen ügyleteket nem lehet a nyilvános árlisták szerinti díjakra szorítkozva érdemben összehasonlítani, ezáltal elmulasztva különösen a marketingszolgáltatásokért járó díj figyelembevételét.

159 Ráadásul, ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a Bizottság az összehasonlító elemzés elutasításának igazolása érdekében nem hivatkozhatott volna az európai légi közlekedési ágazat liberalizációjára anélkül, hogy bizonyítékokkal szolgált volna annak alátámasztására, hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (363) preambulumbekezdésében annak érdekében hivatkozott a liberalizációra, hogy magyarázatot adjon a repülőterek közötti kereskedelmi gyakorlatok heterogén jellegére, amely bonyolultabbá tesz bármely tisztán összehasonlító elemzést. A felperesek állításával ellentétben a megtámadott határozat nem irányul arra, hogy kizárja az összehasonlító elemzést annak meghatározása kapcsán, hogy egy piacgazdasági szereplő alkalmazott volna-e valamely adott megoldást a liberalizált ágazatokban, sőt az összes ágazatban.

160 Harmadszor, ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a repülőterek összehasonlító elemzésének elutasítása ellentmondásban áll a Bizottság egyéb ágazatokban követett megközelítésével, emlékeztetni kell arra, hogy az állami támogatás fogalma jogi természetű, és azt kizárólag az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése alapján kell értelmezni, nem pedig a Bizottság bármely korábbi közigazgatási gyakorlata alapján, még ha azt bizonyítottnak is feltételezzük (lásd: 2014. július 3-i Spanyolország és társai kontra Bizottság ítélet, T-319/12 és T-321/12, nem tették közzé, EU:T:2014:604, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

161 Másfelől önmagában az, hogy a Bizottság nem használta fel a repülőterek összehasonlítására vonatkozó információkérései útján összegyűjtött adatokat, nem vonja kétségbe a megtámadott határozat hitelességét. Mint azt ugyanis a Bizottság is kifejti, nem kifogásolható vele szemben, hogy nem vette alapul azokat az adatokat, amelyeket végeredményben nem ítélt relevánsnak az elfogadott megközelítés szempontjából. Márpedig a Bizottság megállapította a megtámadott határozat (365) preambulumbekezdésében, hogy egyetlen érintett harmadik fél sem javasolt neki mintaként olyan repülőtereket, amelyek meghatározott paraméterek tekintetében kellően összehasonlíthatók lettek volna a pau-i repülőtérrel.

162 Következésképpen az eddigiek összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy el kell utasítani a felperesek azon érvelését, amely szerint a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a repülőterek helyzetének sokfélesége a jelen ügyben érvénytelenítette „a Ryanair összehasonlító elemzését”.

2) A második, arra alapított kifogásról, hogy téves a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött szerződésekre hivatkozás

163 Elöljáróban ki kell emelni, hogy a felperesek a gazdasági tanácsadójuk által összeállított azon jelentésre hivatkoznak, amelyet a közigazgatási eljárás keretében benyújtottak a Bizottságnak (a továbbiakban: 2011. augusztus 31-i tanulmány). Mindenekelőtt, e tanulmány egy előzetesen meghatározott módszertan alapján három olyan repülőteret azonosít, amelyek összehasonlítás alapjául szolgálhatnak. Ezt követően összehasonlítja a Ryanair által a pau-i repülőtéren fizetett díjakat azokkal a díjakkal, amelyeket az említett repülőtereken fizet. Végül e tanulmány arra a következtetésre jut, hogy a Ryanair által a pau-i repülőtéren fizetett díjak mértéke lényegesen magasabb az összehasonlítás alapjául szolgáló e repülőtereken fizetett díjak mértékénél, úgy a fordulóidő szerint felszámított díj, mint az utasonként fizetendő díj alapján. Az említett tanulmány szerint ezek az eredmények azt sugallják, hogy a Ryanair által a pau-i repülőtéren fizetett díjak mértéke megfelelt azoknak a díjaknak, amelyeket hasonló körülmények között egy repülőtérrel rendelkező piacgazdasági magánbefektető kért volna tőle. Másfelől a 2011. augusztus 31-i tanulmány jelzi, hogy a lefolytatott elemzés nem veszi figyelembe a marketingmegállapodásokat, vagyis a marketingszolgáltatásokról szóló, a pau-i repülőtér és az AMS között létrejött szerződéseket.

164 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévesen utasította el irrelevánsként a 2011. augusztus 31-i tanulmányt azon az alapon, hogy e tanulmány a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések alapján teljesített átutalásokra szorítkozik, anélkül hogy figyelembe venné a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekből eredő kifizetéseket. A felperesek szerint a marketingszolgáltatások ára – mint azt a közigazgatási eljárás során csatolt több gazdasági tanulmány is bizonyítja – független piaci értéket tükröz, és ez az ár teljes egészében ellentételezi ezt az értéket, nulla összegű nettó eredményhez vezetve. Az, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket ugyanazon a napon és ugyanahhoz a csoporthoz tartozó társaságok írták alá, nem teszi lehetővé a Bizottság számára, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések címén teljesített kifizetéseket a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekben előírt díjakból történő engedményként kezelje.

165 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy amikor a Bizottság azt vizsgálja, hogy valamely konkrét művelet állami támogatási elemeket tartalmaz-e, köteles figyelembe venni azokat az összefüggéseket, amelyekbe e művelet illeszkedik (lásd ebben az értelemben: 2011. december 13-i Konsum Nord kontra Bizottság ítélet, T-244/08, nem tették közzé, EU:T:2011:732, 57. pont). Valamely műveletnek az összefüggéseiből kiragadva történő vizsgálata ugyanis olyan, tisztán formális eredményekre vezethet, amelyek nem felelnek meg a gazdasági realitásoknak (2015. január 8-i Club Hotel Loutraki és társai kontra Bizottság ítélet, T-58/13, nem tették közzé, EU:T:2015:1, 91. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

166 A magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet egészében kell figyelembe venni annak megvizsgálásakor, hogy a közjogi jogalany racionális piacgazdasági szereplőként járt-e el. A Bizottság ugyanis a vitatott intézkedések értékelése során köteles az összes releváns körülményt és azok összefüggéseit figyelembe venni (lásd: 2008. december 17-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

167 A jelen esetben a Bizottság a megtámadott határozatban úgy ítélte meg, hogy a marketingszolgáltatokról szóló egyes szerződések elválaszthatatlanok a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerződésektől, ezért pedig a marketingszolgáltatásokról szóló minden egyes szerződés esetében egy és ugyanazon intézkedésként kell elemezni e szerződést és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, vele egyszerre megkötött szerződést (a megtámadott határozat (286)–(313) preambulumbekezdése). E következtetés levonása érdekében a Bizottság a megtámadott határozat (289) és (290) preambulumbekezdésében megállapította többek között, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló összes szerződést és az azoknak megfelelő, repülőtéri szolgáltatásokról szóló összes szerződést majdnem egyszerre kötötték meg az egyetlen gazdasági egységet képező ugyanazon felek. Ráadásul a Bizottság a megtámadott határozat (291)–(313) preambulumbekezdésében hivatkozott bizonyos olyan egyéb körülményekre, amelyek további szoros kapcsolatokat tárnak fel a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések és repülőtéri szolgáltatásokról szóló, velük egyszerre megkötött szerződések között. Így a marketingszolgáltatásokról szóló különböző szerződések tartalmának vizsgálatát követően a Bizottság a megtámadott határozat (305) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a marketingszolgáltatások mind az időtartamukat, mind a jellegüket tekintve szorosan kapcsolódnak a Ryanair által kínált, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásokhoz. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések azt is kimondják, hogy azok a Ryanairnek a szóban forgó útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak. A Bizottság azt is megállapította, hogy a marketingszolgáltatások – amelyeket távolról sem azért alakítottak ki, hogy általános jelleggel és megkülönböztetés nélkül növeljék a Pau-t és a régiót felkereső turisták és üzleti utazók számát – konkrétan azokat célozzák meg, akik valószínűleg igénybe veszik a Ryanair közlekedési szolgáltatásait, alapvető céljuk pedig e szolgáltatások népszerűsítése. Ezenkívül a Bizottság a megtámadott határozat (306) preambulumbekezdésben megállapította, hogy a fentiekben ismertetett ténybeli elemek azt mutatják, hogy a szóban forgó légi útvonalak – és így a hozzájuk kapcsolódó, repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések – hiányában a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket nem kötötték volna meg. Végül a Bizottság a francia hatóságok által tett nyilatkozatokból levezette: úgy tűnt, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló összes szerződés megkötése a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések megkötésétől függött (lásd a megtámadott határozat (309)–(311) preambulumbekezdését).

168 Márpedig a felpereseknek nem sikerül megkérdőjelezniük ezt az elemzést. A Bizottság nem kizárólag abból indult ki, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló egyes szerződéseket majdnem ugyanazon a napon írták alá, mint amikor a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket megkötötték a társaságok ugyanazon csoportjához tartozó felek. A Bizottság nem csupán e körülményeket vette figyelembe, hanem olyan más körülményeket is, mint többek között a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek maga a megszövegezése, továbbá az a megállapítás, hogy a szóban forgó légi útvonalak hiányában a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket nem kötötték volna meg. E tekintetben ki

kell emelni, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, szóban forgó szerződések kifejezetten kimondták, hogy azok a Ryanairnek a pau-i repülőtérről induló légi útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak.

169 Ezenkívül a felperesek nem hivatkoznak semmi olyan körülményre, amely cáfolhatná a Bizottság azon elemzését, amely szerint a marketingszolgáltatásokról szóló minden egyes szerződés szorosan kapcsolódott a repülőtéri szolgáltatásokról szóló valamely szerződéshez, valamint az annak tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásokhoz.

170 A fentiekből következik, hogy a Bizottság nem tévedett, amikor úgy ítélte meg, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló minden egyes szerződés esetében egy és ugyanazon intézkedésként kell elemezni e szerződést és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, vele egyszerre megkötött szerződést.

171 Következésképpen a Bizottság nem tévedett, amikor úgy ítélte meg, hogy az elemzendő ügyletek olyan komplex csomagok, amelyek egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésből és egy marketingszolgáltatásokról szóló szerződésből álltak, továbbá hogy önmagukban a CCIPB által az érintett légitársaságoknak kiszámlázott repülőtéri díjak és az egyéb repülőtereken felszámított repülőtéri díjak összehasonlító elemzése nem szolgálna semmilyen hasznos információval arra vonatkozóan, hogy tiszteletben tartották-e a piacgazdasági szereplő kritériumát (a megtámadott határozat (367) preambulumbekezdése). A 2011. augusztus 31-i tanulmány ugyanis a repülőtéri díjak összehasonlítására szorítkozik, miközben a piacgazdasági szereplő kritériumának helyes alkalmazása azt jelentette, hogy a jelen esetben egyetlen ügyletként vegyék figyelembe a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket.

172 El kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a marketingszolgáltatások ára ellentételezte az említett szolgáltatások értékét. Ez az érv ugyanis azon a téves feltevésen alapul, hogy a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatások elkülönülő és önálló szolgáltatások voltak (lásd a fenti 165–170. pontot), továbbá hogy a marketingszolgáltatások igénybevételéért fizetett árat ezért nem lehet levonni azon repülőtéri díjakból, amelyek a Ryanair által működtetett légi útvonalakból származnak, és amelyek a szóban forgó marketingszolgáltatási szerződéssel egyszerre megkötött repülőtéri szolgáltatási szerződés tárgyát képezik.

173 A fentiekből következik, hogy el kell utasítani a felperesek azon állítását, amely szerint a marketingszolgáltatásokért fizettet ár teljes egészében ellentételezte e szolgáltatások értékét.

174 Következésképpen el kell utasítani a felperesek által arra alapított kifogást, hogy téves a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött szerződésekre hivatkozás.

3) A harmadik, az összehasonlító elemzés azon indokkal történő elutasítására alapított kifogásról, hogy a vizsgált szerződések a többletbevételeket meghaladó többletköltségeket eredményeztek

175 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévedett, amikor az összehasonlító elemzést azzal az indokkal utasította el, hogy előre látható volt, hogy a vizsgált szerződések a többletbevételeket meghaladó többletköltségeket eredményeznek. A Bizottság megközelítése az összehasonlító elemzés keretében elvégzendő többletnyereségességi elemzés lefolytatásával, vagyis e két elemzés együttes alkalmazásával jár, ami ellentétes az ítélkezési gyakorlattal.

176 E tekintetben a Bizottság a megtámadott határozatban kétségkívül megállapította, hogy még ha feltételezzük is, hogy egy érvényes összehasonlító elemzéssel kimutatható, hogy a különböző ügyletek esetében alkalmazott, a jelen vizsgálat tárgyát képező árak megfelelnek a mintaképpen alapul vett összehasonlító ügyeletek esetében alkalmazott piaci áraknak, vagy meghaladják azokat, a Bizottság mégsem tudna arra következtetni, hogy ezek az ügyletek megfelelnek a piaci áraknak, ha bebizonyosodik, hogy a megkötésük időpontjában a repülőtér üzemeltetője arra számíthatott, hogy a

többletbevételeket meghaladó többletköltségekhez vezetnek. A Bizottság szerint egy piacgazdasági szereplőnek semmilyen érdeke nem fűződik ahhoz, hogy a termékeket vagy szolgáltatásokat piaci áron kínálja, ha az ilyen magatartás többletveszteséghez vezet (a megtámadott határozat (368) preambulumbekezdése).

177 Márpedig emlékeztetni kell arra, hogy az összehasonlító elemzés csupán egyikét képezi az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett magánbefektető kritériumának alkalmazása céljából rendelkezésre álló analitikai eszközöknek, továbbá hogy ezen elemzési módszer alkalmazása nem mentesítheti a Bizottságot azon kötelezettsége alól, hogy a vitatott művelet összes releváns körülményére és annak összefüggéseire vonatkozó teljes körű elemzést folytasson le. A Bizottság tehát figyelembe vehette azt, hogy adott ügylet keretében negatív hozam volt előre látható (lásd ebben az értelemben: 2014. július 3-i Spanyolország és társai kontra Bizottság ítélet, T-319/12 és T-321/12, nem tették közzé, EU:T:2014:604, 44. és 45. pont).

178 Ezért a Bizottság a jelen esetben nem tévedett, amikor az összehasonlító elemzés megfelelőségének vizsgálata keretében a szóban forgó szerződések negatív hozamára hivatkozott.

[omissis]

c) Az arra alapított kifogásról, hogy az összehasonlító elemzés bizonyítaná, hogy nem került sor semmilyen előny biztosítására a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések révén

228 A felperesek a gazdasági jelentésekre és a közigazgatási iratanyagban fellelhető egyéb bizonyítási eszközökre hivatkozva azt állítják, hogy az összehasonlító elemzés bizonyítja, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés nem biztosított semmilyen gazdasági előnyt. Egyrészt, több gazdasági jelentésből kitűnik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésben megjelölt ár összhangban volt azzal a piaci árral, amelyet az AMS a magán ügyfelektől kapott, illetve azzal a piaci árral, amelyet a magán ügyfelek az egyéb szolgáltatásnyújtók által nyújtott hasonló szolgáltatásokért fizetnek. Másrészt, a 2011. augusztus 31-i tanulmány alátámasztja, hogy a Ryanair által a pau-i repülőtérnek fizetett repülőtéri díjak mértéke megfelel azon díjak mértékének, amelyeket hasonló körülmények között egy repülőtérrel rendelkező piacgazdasági szereplő kért volna tőle.

229 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy – mint azt a Bizottság is jelzi – a felperesek érvelése, amely az említett gazdasági jelentéseken és a 2011. augusztus 31-i tanulmányon alapul, hatástalan, mivel abból a téves feltevésből indul ki, amely szerint a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatások elkülönülőek és önállóak, miközben ami a szóban forgó szerződéseket illeti, a marketingszolgáltatásokról szóló minden egyes szerződés esetében egy és ugyanazon intézkedésként kell elemezni e szerződést és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerződést annak eldöntése érdekében, hogy e szerződések előnyt képeznek-e (lásd a fenti 165–170. pontot).

230 A marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket illetően emlékeztetni kell arra, hogy a szóban forgó gazdasági jelentések nem veszik figyelembe, hogy az AMS marketingszolgáltatásait a pau-i repülőtér azért vette igénybe, hogy azokkal ösztönözze a Ryanair által biztosított légi útvonalak üzemeltetését. Így két gazdasági jelentés a Ryanair internetes oldalán elérhető reklám- és marketingfelületek árait hasonlítja össze az egyéb légitársaságok internetes oldalai és az egyéb utazási internetes oldalak által az internetes reklámokért kiszámlázott árakkal. Hasonlóképp, egy másik gazdasági jelentés az AMS díjszabási táblázatában feltüntetett árakat hasonlítja össze az egyéb európai utazási internetes oldalak által kínált reklámszolgáltatások széles skálájának díjszabási táblázataiban foglalt árakkal. A jelentések nem állítják különösen azt, hogy az egyéb utazási internetes oldalak hirdetői összehasonlíthatók lennének az olyan repülőterekkel, amelyek valamely légitársaság légi közlekedési szolgáltatásaihoz kapcsolódó marketingszolgáltatásokat vesznek igénybe.

231 Másfelől a jelen esetben benyújtott gazdasági jelentések, amelyek az elkülönülő és önálló marketingszolgáltatásokkal és repülőtéri szolgáltatásokkal kapcsolatos feltevésen alapulnak, semmilyen módon nem próbálják megkérdőjelezni a Bizottság azon elemzését, amely szerint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések elválaszthatatlanok a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésektől és az azok tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásoktól. A felperesek ezért ezen elemzés cáfolata érdekében nem hivatkozhatnak megalapozottan e gazdasági jelentésekre.

232 Ami a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekkel kapcsolatos azon példákat illeti, amelyek keretében bizonyos magánrepülőterek igénybe vették az AMS szolgáltatásait, elegendő megállapítani, hogy a felperesek adósok maradnak annak bizonyításával, hogy amikor a magánrepülőterek megkötötték e szerződéseket, összehasonlítható helyzetben voltak a pau-i repülőtérrel.

233 A repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket illetően a 2011. augusztus 31-i tanulmány arra szorítkozik, hogy a pau-i repülőtéren felszámított repülőtéri díjakat összevesse az összehasonlítás alapját képező repülőtereken felszámított repülőtéri díjakkal, anélkül hogy figyelembe venné a marketingszolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerződést, miközben a szerződések e két típusát egy és ugyanazon intézkedésnek kell tekinteni.

234 Következésképpen a felperesek e kifogását el kell utasítani.

[omissis]

2. A második, a többletnyereségességi elemzéssel kapcsolatos mérlegelési hibákra és elégtelen indokolásra alapított részről

[omissis]

a) Arról, hogy a Bizottság a többletnyereségességi elemzés keretében nem tulajdonított megfelelő értéket az AMS marketingszolgáltatásainak

250 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések folytán keletkező összes költséget hozzárendelte a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekhez, ezzel együtt azt állítva, hogy az egyetlen előny, amelyre a CCIPB a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekből eredően számíthatott, a Ryanair útvonalainak üzemeltetési időtartama alatt a forgalom növekedése volt (a jelen esetben a járatok 85%-os kihasználtságát biztosítva), a többi előny pedig túl bizonytalan volt ahhoz, hogy azokat a szerződések jövedelmezőségének számítása során figyelembe lehessen venni. A Bizottság így a marketingszolgáltatások összes költségét elosztotta a vizsgált szerződések időtartamára, anélkül hogy figyelembe vette volna a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekből eredő többi előnyt.

251 Közelebbről, a felperesek először is azt állítják, hogy túlzott árra vonatkozó bizonyíték hiányában a piaci ár képezi valamely szolgáltatás – ideértve a marketing- vagy reklámszolgáltatást is – megfelelő értékét. Mivel a Bizottság a többletnyereségességi elemzésében a költségek között feltüntette a pau-i repülőtér által az AMS-nek folyósított összegeket, az előnyök között is fel kellett volna tüntetnie az AMS által nyújtott szolgáltatások értékét, ezáltal nulla összegű nettó eredményre jutva.

252 Másodszor, a felperesek azt állítják, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek nem az volt a céljuk, hogy a Ryanair útvonalain magas szintű kihasználtságot biztosítsanak. A pau-i repülőtér a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések révén elérte a kívánt forgalmi szintet, míg az útvonalak magas szintű kihasználtságát a Ryanair a saját marketingtevékenységének köszönhetően biztosítja, amelyet többek között azáltal fejt ki, hogy kiválasztott útvonalakon gyakori időközönként rövid időszakokra alacsony árakat hirdet meg. Valamely repülőtér nem végezheti el ezt a munkát a Ryanair számára az AMS marketingtevékenysége révén.

253 Harmadszor, a felperesek előadják, hogy a Bizottság tévesen állította, hogy a Ryanair internetes oldala csak a Ryanair útvonalainak promóciója szempontjából lehet hasznos, és csak olyan marketingtevékenységet kínálhat, amely rövid távon fejt ki hatásokat, mivel ez az oldal nem olyan hatékony, mint egyéb internetes oldalak együttvéve. A Bizottság nem vizsgálta meg a Ryanair által szolgáltatott azon bizonyítékokat, amelyek a Ryanair internetes oldalának nagy népszerűségét támasztják alá, hanem egyszerűen kijelentette, hogy ez az oldal egyéb internetes oldalakhoz viszonyítva nem hatékony, továbbá hogy a reklámok a televízión és a hirdetőtáblákon keresztül több fogyasztóhoz jutnak el.

254 A Bizottság ezáltal nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el és elmulasztotta az indokolást, amikor nem tulajdonított megfelelő értéket az AMS marketingszolgáltatásainak.

255 A Bizottság vitatja a felperesek által előadott érveket.

256 Elöljáróban ki kell emelni, hogy a jelen kifogás alátámasztása érdekében előadott érveikkel a felperesek azt kérdőjelezik meg, ahogyan a Bizottság a marketingszolgáltatások értékét beépítette a szóban forgó szerződésekkel kapcsolatos többletnyereségességi elemzésbe.

257 E tekintetben ki kell emelni, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban elemezte azokat az előnyöket, amelyeket a CCIPB-vel azonos körülmények között eljáró piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéstől várhatott volna. Különösen, a Bizottság megállapította, hogy a marketingszolgáltatások alkalmasak voltak arra, hogy a szóban forgó szerződésekkel érintett légi útvonalakon élénkítsék az utasforgalmat. Hozzátette, hogy e hatás nem csupán a légitársaság számára jelent előnyt, hanem a pau-i repülőtér számára is, mivel az utasok számának növekedése a repülőtér üzemeltetője szempontjából abban juthat kifejezésre, hogy nőnek a repülőtéri és nem repülőtéri bevételek. A Bizottság ebből levezette, hogy a szóban forgó szerződések megkötéséhez fűződő érdek mérlegelése során egy piacgazdasági szereplő figyelembe vehette volna e kedvező hatást (a megtámadott határozat (332)–(335) preambulumbekezdése). A Bizottság ezzel szemben túl bizonytalanokként elutasította a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésből eredő összes olyan előnyt, amelyek túlmutatnak a szóban forgó szerződésekkel érintett légi útvonalakon és azok időtartamán (a megtámadott határozat (337)–(358) preambulumbekezdése). A Bizottság ezt követően a többletnyereségességi elemzése keretében ezen előnyös hatás lehetőségét beépítette a szerződésekkel érintett útvonalak esetében választott kihasználtsági fokba (a megtámadott határozat (401) preambulumbekezdése). Ezzel szemben a CCIPB által a marketingszolgáltatások igénybevételéért az AMS részére fizetett összegeket beépítette azokba a költségekbe, amelyeket le kell vonni az érintett légi útvonalakhoz kapcsolódó többletbevételekből (a megtámadott határozat (416)–(429) preambulumbekezdése).

258 Meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat indokolásának elégtelenségére alapított érvelést az eddigiek alapján el kell utasítani. A megtámadott határozatból ugyanis világosan kitűnik, hogy a Bizottság az AMS által nyújtott marketingszolgáltatások értékét hogyan vette figyelembe a többletnyereségességi elemzés keretében.

259 Ezenkívül a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát.

260 Elsőként ugyanis, ami a felperesek azon érvét illeti, amelyben a Bizottság által a Ryanair internetes oldalának hasznosságát illetően lefolytatott elemzést kifogásolják, és amelyet a többi érv előtt kell vizsgálni, egyrészt hangsúlyozni kell, hogy amikor a Bizottság a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés azon kedvező hatásainak tartósságát értékelte, amelyekre egy piacgazdasági szereplő számított volna, nem vonta kétségbe a Ryanair internetes oldalának népszerűségét, ahogyan az a közvetlen vagy keresőmotoron keresztül történő látogatások száma alapján kitűnik a szolgáltatott bizonyítékokból, hanem azt vizsgálta, hogy ez az oldal milyen hatással van azon személyek vásárlói magatartására, akik látogatást tettek ott. A Bizottság többek között megállapította, hogy csekély a

valószínűsége, hogy a Pau és a régiója úti célként történő népszerűsítésével kapcsolatos azon emlék, amely a Ryanair internetes oldalának látogatóiban megmarad, néhány hétnél tovább fennmaradhasson és befolyásolhassa a repülőjegy-vásárlásaikat (a megtámadott határozat (341) preambulumbekezdése).

261 Következésképpen el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottság nem vizsgálta meg a Ryanair internetes oldalának népszerűségét alátámasztó bizonyítékokat. Mint azt ugyanis a Bizottság helyesen kiemeli, az említett internetes oldal által élvezett népszerűségből nem lehet következtetéseket levonni azzal kapcsolatban, hogy az ezen internetes oldal Pau-ra vonatkozó részén tett látogatás hosszú távon milyen várható hatásokat gyakorol a fogyasztók magatartására és a pau-i repülőtér felé irányuló forgalomra, figyelembe véve az ilyen reklám korlátozott időtartamát, valamint azt, hogy e reklám ugyanezen oldalon belül majdnem kizárólag arra a részre korlátozódott, amely Pau-ra vonatkozik, és nem volt látható az egész említett internetes oldalon.

262 Másrészt, a fogyasztók magatartására gyakorolt hatások értékelése érdekében a Bizottság a megtámadott határozat (341) preambulubekezdésében megállapította, hogy valamely reklámkampánynak akkor lehetnek tartós hatásai, ha a promóciós műveleteket egy vagy több olyan reklámmédium segítségével fejtik ki, amelyeknek a fogyasztók adott időszakban rendszeresen ki vannak téve. A Bizottság példaként említette a televíziós csatornákon és az általános rádióadókon, továbbá az internetes oldalak összességén, illetve a szabadtérben vagy nyilvános helyeken elhelyezett hirdetőtáblák összességén folytatott reklámkampányt, mivel az efféle kampány a jellegénél fogva ilyen tartós hatást gyakorolhat a fogyasztókra, amennyiben azok passzívan és ismétlődően hozzáférhetnek e médiumokhoz. Ezzel szemben úgy ítélte meg, hogy az egyedül a Ryanair internetes oldalának bizonyos részeire korlátozódó promóciós művelet kevéssé alkalmas olyan hatás kiváltására, amely jelentősen túlterjed a promóciós művelet időtartamán. A Bizottság szerint csekély a valószínűsége, hogy a Ryanair internetes oldala látogatóinak olyan tartós emlékük legyen Pau és régiója vizuális reklámjáról, amely néhány hétnél tovább képes lehet befolyásolni a repülőjegy-vásárlásaikat. E tekintetben a Bizottság a megtámadott határozat (342) preambulumbekezdésében megállapította, hogy valószínű, hogy a kérdéses internetes oldalon tett látogatás nem elég gyakori ahhoz, hogy önmagában tartós emléket idézzen elő a fogyasztóban arról, hogy ez az oldal bizonyos úti cél vonatkozásában promóciót hirdetett.

263 A fentiekből következik, hogy a marketingszolgáltatások hatásainak értékelése érdekében a Bizottság alapvetően arra a különbségtételre támaszkodott, amely elhatárolja egyrészt azon kampányok hatásait, amelyeknek a fogyasztók rendszeresen, sőt passzívan és ismétlődően ki vannak téve, másrészt pedig a Ryanair internetes oldalán végzett azon promóciós cselekmény hatásait, amely ötéves időszakban, korlátozott számú napon keresztül bizonyos oldalakra korlátozódott, ezért pedig a promóció időtartamán túl nem voltak tartós hatásai.

264 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyja a Ryanair internetes oldalán tett látogatások rendkívül hosszú időtartamát, és nem vesz tudomást azon marketingszakértők véleményéről, akik alátámasztották, hogy a fogékony közönségre irányuló célzott marketingműveletek hatékonyabbak és jövedelmezőbbek, mint a nagyközönségre irányuló nem célzott és passzív műveletek. A felperesek e tekintetben két gazdasági jelentésre támaszkodnak.

265 E tekintetben ki kell emelni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (342) preambulumbekezdésében kifejtette és megállapította, hogy a pau-i régiónak a Ryanair internetes oldala kezdőlapján történő népszerűsítése mindössze abból állt, hogy korlátozott – sőt, a napok számát tekintve nagyon rövid – időszakokban olyan egyszerű link mutatott a CCIPB által megjelölt internetes oldalra, amely egyáltalán nem volt alkalmas arra, hogy e promóciós műveletek befejezése után tartós hatásokat gyakoroljon. Különösen, a Bizottság kifejtette, hogy a felperesek nem próbálták sem elemezni, sem pedig számszerűsíteni a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések címén teljesített marketingszolgáltatások által a fogyasztók magatartására gyakorolt könnyítő hatásokat, valamint a pau-i repülőtér forgalmára gyakorolt hosszú távú következményeiket.

266 Jóllehet a szóban forgó gazdasági jelentések szövegrészei általánosságban kifejtik a fogékony közönségre irányuló, többek között az AMS közvetítésével gyakorolt célzott reklám előnyeit, azokból nem lehet megfelelő módon következtetéseket levonni arra vonatkozóan, hogy az ilyen reklám hosszú távon milyen tényleges hatásokat gyakorol a Ryanair internetes oldala látogatóinak vásárlói magatartására, valamint a szóban forgó szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalak forgalmára.

267 Következésképpen a felpereseknek nem sikerül bizonyítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el, amikor a megtámadott határozat (341) és (342) preambulumbekezdésében megállapította, hogy csekély volt annak valószínűsége, hogy a Ryanair internetes oldalán a pau-i célállomás promóciójához való hozzáférés arra késztethette volna az említett internetes oldal látogatóit, hogy néhány héttel e hozzáférést követően is megvásárolják a Ryanair Pau-ba irányuló repülőjegyeit, vagy hogy az ezen internetes oldalon kifejtett promóciónak olyan hatása lehetett volna, amely jelentősen túlmutat a promóciós műveleten.

268 Ezért el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a Ryanair internetes oldalán kifejtett promóciónak csak olyan rövid távú hatása volt, amely nem terjedt túl a szóban forgó szerződések időtartamán vagy az e szerződésekkel nem érintett útvonalakon.

269 Ezért a fentiekből az következik, hogy a felpereseknek nem sikerült bizonyítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el, amikor a megtámadott határozat (344) preambulumbekezdésében megállapította, hogy jóllehet a marketingszolgáltatások a teljesítésük időszakában élénkíthették a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekkel érintett útvonalak forgalmát, nagyon valószínű, hogy az ilyen hatás ezen időszakot követően vagy egyéb útvonalakon megszűnt vagy elhanyagolhatóvá vált.

270 Ugyanilyen okokból el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottság tévesen nem vizsgálta meg, hogy a Ryanair internetes oldalán kifejtett reklám a Ryanair összes potenciális utasa, valamint a repülőtéren kiskereskedelmi tevékenységekre szakosodott társaságok tekintetében növelte-e a pau-i repülőtér általános láthatóságát.

271 Következésképpen el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottság tévesen értékelte a Ryanair internetes oldalának marketinghatását.

272 Másodszor, ami azt az érvet illeti, amely szerint, mivel a marketingszolgáltatások értéke egyenlő volt a piaci árral, ez az érték a többletnyereségességi elemzés során ellentételezte az e szolgáltatások igénybevételéért fizetett árat mint költséget, ez az érv azzal a megfontolással egyenértékű, hogy a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatások elkülönülő és önálló szolgáltatások, ezért pedig a marketingszolgáltatások értékét függetlenül kell értékelni azon légi útvonalaknak a Ryanair általi üzemeltetésétől, amelyek a rájuk vonatkozó repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések tárgyát képezik.

273 Márpedig a felperesek érdemben nem cáfolják az ezzel ellentétes, a megtámadott határozatban alkalmazott azon megközelítést, amely szerint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés szorosan kapcsolódik egymáshoz, amennyiben a marketingszolgáltatásokat alapvetően a légi útvonalak promóciója érdekében alakították ki (lásd a fenti 165–170. pontot, valamint az alábbi 279. és 280. pontot). E megközelítésben a Bizottság nem tévedett, amikor a marketingszolgáltatások igénybevételéért fizetett árat olyan többletköltségnek tekintette, amelyet le kell vonni a szóban forgó légi útvonalakból eredő többletbevételekből.

274 Ráadásul a felperesek érdemben nem cáfolják a Bizottság azon elemzését sem, amely szerint egy piacgazdasági szereplő a Ryanair által üzemeltetett légi útvonalak forgalmára gyakorolt kedvező hatásból eredő előnyön kívüli minden egyéb előnyt túl bizonytalannak tekintett volna ahhoz, hogy azt számszerűsített módon figyelembe lehessen venni (lásd a megtámadott határozat (337)–(358) preambulumbekezdését).

275 Egyrészt ugyanis a Bizottság megállapította, hogy még ha a marketingszolgáltatások a szóban forgó szerződések időtartama alatt élénkíthették is az e szerződésekkel érintett légi útvonalak forgalmát, nagyon valószínű volt, hogy az ilyen hatás ezen időszakot követően vagy egyéb útvonalakon megszűnt vagy elhanyagolhatóvá vált (a megtámadott határozat (339)–(342) és (344) preambulumbekezdése). Márpedig a felpereseknek nem sikerült kétségbe vonni e megállapítást (lásd a fenti 260–268. pontot).

276 Másrészt a felperesek nem szolgáltak semmi olyan adattal, amely cáfolná a Bizottság azon elemzését, amely szerint nagyon bizonytalan és kevéssé megbízható eredményekre vezetett az a két módszer, amelyeket a Ryanair a közigazgatási eljárás során, a 2014. január 17-i és 31-i tanulmányban abból a célból javasolt, hogy értékeljék a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések azon előnyeit, amelyek túlmutatnak a szóban forgó légi útvonalakon és e légi útvonalak üzemeltetésének időtartamán (a megtámadott határozat (345)–(357) preambulumbekezdése).

277 E körülmények között a felperesek nem bizonyítják, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el, amikor a többletnyereségességi elemzést arra a feltevésre alapította, hogy egy piacgazdasági szereplő csak a Ryanair által üzemeltetett légi útvonalat használó utasok számában, következésképpen pedig az ezen útvonal utasforgalmához kapcsolódó többletbevételekben megnyilvánuló kedvező hatás vonatkozásában venné figyelembe a marketingszolgáltatásokról szóló szerződést, ezzel együtt pedig a marketingszolgáltatások igénybevételéért az AMS-nek fizetendő díjat a pau-i repülőtér vonatkozásában olyan többletköltségnek tekintette, amelyet le kell vonni a többletbevételekből, és nem olyannak, amelyet ellentételez a marketingszolgáltatások értéke.

278 Harmadszor, el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésnek az volt a célja, hogy magas szintű kihasználtságot biztosítson a Ryanair által üzemeltetett útvonalakon.

279 E tekintetben ki kell emelni, hogy a Bizottság a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekre vonatkozó, a megtámadott határozat (292)–(304) preambulumbekezdésében ismertetettekhez hasonló különböző tényezők alapján úgy ítélte meg, hogy a marketingszolgáltatások kifejezetten azokra a személyekre irányultak, akik várhatóan igénybe fogják venni a Ryanair közlekedési szolgáltatásait, e marketingszolgáltatások alapvető célja pedig az volt, hogy e közlekedési szolgáltatásokat – nem pedig általánosan és elkülönítve Pau-nak és a régiójának a turisták és az üzleti utazók általi felkeresését – népszerűsítsék (a megtámadott határozat (305) preambulumbekezdése).

280 Helyben kell hagyni ezt az elemzést, amely azon a megállapításon alapul, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetői részére nyújtott marketingszolgáltatások a Ryanair azon potenciális utasait célozták, akik az e légitársaság által működtetett, a pau-i repülőtérre irányuló vagy onnan induló légi útvonalakat vennék igénybe, még akkor is, ha e szolgáltatások a pau-i régióban található turistalátványosságokat és az ott tartott üzleti találkozókat népszerűsítették. Így bebizonyosodott, hogy az említett szolgáltatások szorosan kapcsolódtak a Ryanair által működtetett légi útvonalakhoz.

281 Másfelől a Ryanair légi útvonalainak az AMS-től igénybe vett marketingszolgáltatások útján történő népszerűsítése nem akadályozta meg a Ryanairt abban, hogy saját promóciós tevékenysége útján maga biztosítson magas szintű kihasználtságot.

282 Negyedszer, a felperesek a válaszban azt állítják, hogy a Bizottság tévedett, amikor a marketingszolgáltatásokból eredő előnyöket a megtámadott határozat (379) preambulumbekezdésében hivatkozott azon indokkal nem foglalta bele a többletnyereségességi elemzésébe, hogy egy piacgazdasági szereplő megtagadta volna a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés körébe tartozó ügylet megkötését, ha az ezen ügylet folytán felmerülő többletköltségek meghaladták volna a jelenértéken számított többletbevételeket, még akkor is, ha az e szolgáltatásért a piacon fizetendő ár a piaci árnál alacsonyabb vagy azzal egyenlő lett volna.

283 A felperesek szerint a Bizottság ezen állítása nem veszi figyelembe a gazdasági realitásokat. Egyrészt, a magántársaságok gyakran jelentős összegeket fektetnek a márkájuk fejlesztésére irányuló programokba, ezzel együtt az induláskor vagy a kezdeti szakaszban többletveszteségeket elszenvedve. A cél nem az, hogy a befektetés azonnal megtérüljön, hanem az, hogy hosszú távon nyereséget termeljen. A felperesek hivatkoznak a Bizottság korábbi döntéshozatali gyakorlatára, amely a többletnyereségességi elemzés keretében figyelembe vette a repülőterek olyan minőségi és stratégiai céljait, amelyek túlmutattak a költségek és a nyereség egyszerű elemzésén. A repülőtér márkaarculatához való hozzájárulást is ezen elemzés javára vették figyelembe. Ezenkívül a felperesek utalnak a 2014. évi iránymutatás 66. pontjára, amely akként rendelkezik, hogy amikor a Bizottság a repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodásokat értékeli, azt is figyelembe veszi, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők olyan átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a nyereségességet szolgálja. Másrészt, a marginális veszteségek az ítélkezési gyakorlat szerint jobb alternatíva hiányában összeegyeztethetők a piacgazdasági szereplő kritériumával. A negatív eladási ár összeegyeztethető lehet e kritériummal, hacsak nem léteznek egyéb lehetőségek, mint például a csőd, és hacsak a veszteség ilyenkor nem alacsonyabb az eladóként eljáró állam számára. Márpedig a Bizottság tévesen mulasztotta el azon veszteségek értékelését, amelyeket a repülőtér bezárása eredményezett volna.

284 E tekintetben mindjárt az elején hangsúlyozni kell, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint valamely intézkedés állami támogatásnak minősítése nem függhet a Bizottság szubjektív értékelésétől, és azt ezen intézmény bármely korábbi közigazgatási gyakorlatától függetlenül kell meghatározni, még ha e gyakorlatot bizonyítottnak is feltételezzük (lásd: 2014. július 3-i Spanyolország és társai kontra Bizottság ítélet, T-319/12 és T-321/12, nem tették közzé, EU:T:2014:604, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

285 A fentiekből következően nem érdemes megvizsgálni, hogy a Bizottságnak a felperesek által hivatkozott korábbi döntéshozatali gyakorlata bizonyított-e.

286 Ezzel szemben meg kell vizsgálni a felperesek érvét a piacgazdasági szereplő kritériuma alapján, ahogyan az az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdéséből kitűnik.

287 A jelen esetben a Bizottság a megtámadott határozat (379) preambulumbekezdésében megállapította, hogy egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő nem lenne hajlandó marketingszolgáltatásokat igénybe venni, ha előre látná, hogy a szerződések folytán keletkező többletköltségek az e szolgáltatások által az érintett légi útvonalakra gyakorolt kedvező hatás ellenére meghaladnák a jelenértéken számított többletbevételeket.

288 Márpedig anélkül, hogy határozni kellene arról a kérdésről, hogy egy repülőteret üzemeltető piacgazdasági szereplő az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésére tekintettel vélhetően igénybe venne-e marketingszolgáltatásokat úgy, hogy jelenértéken számítva többletveszteséget szenved, meg kell állapítani, hogy a felperesek mindenesetre nem bizonyítják, hogy a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő ilyen szereplő a jelen esetben hajlandó lett volna így eljárni.

289 A jelen esetben a felperesek az érvelésükben annak általános kijelentésére szorítkoznak, hogy a magántársaságok gyakran jelentős összegeket fektetnek a márkájuk fejlesztésébe, ezzel együtt kezdeti többletveszteségeket elszenvedve, anélkül hogy a befektetés azonnal megtérülne, ugyanakkor mindezt azzal a céllal, hogy hosszú távon nyereséget érjenek el. Nem bizonyítják, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el, amikor a megtámadott határozat (345)–(357) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekből eredő, a szerződésekkel érintett légi útvonalakon és az e légi útvonalak üzemeltetésének időtartamán túlmutató előnyök rendkívül bizonytalanok voltak, és azokat nem lehetett olyan megbízhatósággal számszerűsíteni, amelyet egy piacgazdasági szereplő elegendőnek ítélne.

290 Közelebbről, a felperesek többek között nem szolgáltak semmi olyan adattal, amely cáfolná a Bizottság azon elemzését, amely szerint nagyon bizonytalan és kevéssé megbízható eredményekre vezetett az a két módszer, amelyeket a Ryanair a közigazgatási eljárás során, a 2014. január 17-i és 31-i tanulmányban abból a célból javasolt, hogy értékeljék a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések azon előnyeit, amelyek túlmutatnak a szóban forgó légi útvonalakon és e légi útvonalak üzemeltetésének időtartamán, vagyis azokat a jövőbeli bevételeket, amelyek többek között a marketingszolgáltatásoknak köszönhető közismertségből és erős márkaarculatból erednek (lásd a megtámadott határozat (347)–(350) és (353) preambulumbekezdését).

291 A fentiekből következik, hogy a felperesek nem bizonyítják, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetőivel azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő úgy ítélte volna meg, hogy az AMS-től igénybe vett marketingszolgáltatások olyan befektetésnek minősültek, amely hosszabb távon nyereséget eredményezett volna.

292 Végül a felperesek által a legkisebb terhet jelentő megoldásra alapított érvet illetően hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság nem tévedett, amikor a megtámadott határozatban megállapította, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetőjével azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő arra számított volna, hogy a szóban forgó szerződések nem lesznek jövedelmezőek. Következésképpen, mint azt a Bizottság is helyesen jelzi, az ilyen szereplő számára jobb alternatívának bizonyult volna a szóban forgó szerződések aláírásáról való lemondás, mivel e szerződések negatív többletnyereségességgel jártak, a megkötésük tehát a repülőtér pénzügyi helyzetének romlásához vezetett volna.

293 Ezért, még ha feltételezzük is, hogy a pau-i repülőtér bezárása jelentősebb veszteséget eredményezett volna a tulajdonosa számára, mint a szóban forgó szerződések kombinációjának végrehajtásából várható többletveszteség, egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, az említett repülőtér üzemeltetőjeként eljáró piacgazdasági szereplő a jelen esetben inkább azt részesítette volna előnyben, hogy lemond e szerződések megkötéséről.

294 A fentiekből következik, hogy a felperesek érvelését el kell utasítani.

295 Az eddigiek összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor a többletnyereségességi elemzés keretében csak a vizsgált szerződésekkel érintett légi útvonalakból eredő, e szerződések tervezett időtartama alatt keletkező bevételeket vette figyelembe, még akkor is, ha átvette a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéshez kapcsolódó azon költségeket, amelyek feltehetően teljes egészükben az említett időszak során merültek fel.

296 A fentiekből következik, hogy el kell utasítani a felperesek azon érveit, amelyek szerint a Bizottság nem tulajdonított megfelelő értéket az AMS marketingszolgáltatásainak.

297 Végül a válaszban a felperesek előadják, hogy megalapozatlan a Bizottság által az ellenkérelemben megfogalmazott azon állítás, amely szerint egy piacgazdasági szereplő nem lenne hajlandó egészen nyolc éven keresztül fizetéseket teljesíteni az ügyfelének, arra várva, hogy a kiadott pénzösszeget az ezt követő évek során fogja visszakapni.

298 E tekintetben a felperesek azt állítják, hogy egyrészt, a repülőterek olyan hosszú távra szóló nagy infrastruktúra-projektek, amelyek befektetési távlatai több évtizedet fognak át, másrészt pedig a pénzügyi és gazdasági szakirodalom szerint valamely befektetés jövedelmezőségének nem kell feltétlenül az e befektetés folytán keletkező jövőbeli pénzügyi forgalom várt nettó jelenértékére korlátozódnia, hanem magában foglalhatja a stratégiai lehetőségek értékét is. Valamely piacgazdasági szereplő egy rövid távon veszteséges befektetést is megvalósíthatna, akár nulla vagy negatív nettó jelenértékkel, amennyiben e befektetésnek stratégiai értéke lenne, és biztosítaná a vállalkozásnak azt a lehetőséget, hogy hosszabb távon olyan jövedelmezőbb befektetéseket valósítson meg, amelyek

ellentételeznék a kezdeti veszteségeket. Így egy veszteséges reklámprogram stratégiai befektetésnek minősülhet, amennyiben fejlesztheti a márka értékét, ezáltal pedig hosszú távon növelheti a társaság jövedelmezőségét.

299 E tekintetben egyrészt a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapította, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetőjével azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő nem épített volna a szóban forgó szerződések meghosszabbítására, ennélfogva pedig nem fogadta volna el, hogy a szerződések tervezett időtartama alatt veszteségeket szenvedjen el, azzal az indokkal, hogy azokat majd ellentételezik a jövőbeli előnyök (lásd a fenti 365–380. pontot).

300 Másrészt ki kell emelni, hogy – mint azt a Bizottság is jelzi – a felperesek nem bizonyítják, hogy a villamosenergia-ágazatra és a tőkebefektetési projektekre vonatkozó gazdasági és pénzügyi szakirodalom releváns lenne a pau-i repülőtér üzemeltetője által akkor tanúsított magatartás értékelése szempontjából, amikor újabb légi útvonalat nyit meg. A márka értékének egy marketingprogram kialakításával történő hosszú távú fejlesztését illetően minden esetben elegendő utalni a fenti 289. és 290. pontra.

301 Következésképpen a felperesek érveit el kell utasítani, a kifogást pedig teljes egészében el kell utasítani.

b) A marketingszolgáltatásokról szóló szerződés megkötéséről szóló, a pau-i repülőtér üzemeltetője által hozott döntést alátámasztó indokok elutasításáról

302 A felperesek még azt is előadják, hogy nem veszi figyelembe az üzleti realitásokat a Bizottság által a megtámadott határozat (379) preambulumbekezdésében tett azon kijelentés, amely szerint egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt gazdasági szereplő nem lenne hajlandó megkötni a marketingszolgáltatásról szóló szerződést, ha előre látná, hogy a szóban forgó szerződések folytán keletkező többletköltségek meghaladnák a többletbevételeket. A magántársaságok gyakran jelentős összegeket fektetnek a márkák fejlesztésébe, tudva azt, hogy kezdetben többletveszteségeket fognak elszenvedni. A céljuk nem az, hogy a befektetés azonnal megtérüljön, hanem az, hogy hosszú távon nyereséget érjenek el.

303 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyott számos olyan minőségi és stratégiai előnyt, amelyeket a CCIPB a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésektől észszerűen várhatott, vagyis a pau-i repülőtér arculatának javulását és a piaci értékének növekedését, valamint a légitársaságok diverzifikációját és az érkező utasok arányának növekedését.

304 A felperesek hivatkoznak arra az ítélkezési gyakorlatra, amely megköveteli a Bizottságtól, hogy a vitatott intézkedések értékelése során vegye figyelembe az összes releváns körülményt, továbbá a Bizottságnak a repülőtéri támogatási intézkedésekkel kapcsolatos azon korábbi döntéshozatali gyakorlatára, amely a költségek és az előnyök elemzésén kívül állítólag figyelembe vette a minőségi és stratégiai célkitűzéseket is, valamint a 2014. évi iránymutatás 66. pontjára. A válaszban hozzáteszik, hogy az előrelátható előnyöknek az elemzésbe történő belefoglalása azt eredményezte volna, hogy a többletköltségek nem haladják meg a nettó jelenértéken számított többletbevételeket.

305 A Bizottság úgy ítéli meg, hogy együttes feltételnek minősül a 2014. évi iránymutatás 63. pontjában meghatározott azon többletjövedelmezőségi feltétel, amely szerint a repülőtér és a légitársaság között létrejött megállapodást akkor lehet a piacgazdasági szereplő kritériumával összhangban lévőnek minősíteni, ha az progresszív módon, *ex ante* nézőpontból hozzájárul a repülőtér jövedelmezőségéhez, valamint az ugyanezen iránymutatás 66. pontjában meghatározott azon feltétel, amely szerint figyelembe kell venni, hogy a megállapodás milyen mértékben tekinthető a repülőtér olyan átfogó stratégiája végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja. A Bizottság kifejti, hogy miután a szóban forgó összes szerződésről megállapította, hogy azok nem felelnek meg a többletjövedelmezőségi feltételnek, levonhatta azt a következtetést, hogy e

szerződések közül egyik sem tartotta tiszteletben a piacgazdasági szereplő kritériumát, anélkül hogy meg kellett volna vizsgálnia a 2014. évi iránymutatás 66. pontjában meghatározott másik együttes feltételt.

306 E tekintetben mindjárt az elején emlékeztetni kell arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint valamely intézkedés állami támogatásnak minősítése nem függhet a Bizottság szubjektív értékelésétől, vagyis nem érdemes megvizsgálni, hogy a Bizottságnak a felperesek által hivatkozott korábbi döntéshozatali gyakorlata bizonyított-e (lásd a fenti 284. és 285. pontot).

307 Meg kell vizsgálni a felperesek azon kifogását, amely szerint a Bizottság tévesen nem vette figyelembe a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés megkötéséről szóló, a pau-i repülőtér üzemeltetője által hozott döntést alátámasztó indokokat a piacgazdasági szereplő kritériuma alapján, ahogyan az az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdéséből következik.

308 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság a magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében köteles valamely intézkedés értékelése során figyelembe venni ezen intézkedés összefüggéseinek minden releváns elemét (lásd: 2008. december 17-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

309 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozat (379) preambulumbekezdésében megállapította, hogy egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő nem lenne hajlandó igénybe venni a marketingszolgáltatásokat, ha előre látná, hogy az e szolgáltatások által az érintett légi útvonalak forgalmára gyakorolt kedvező hatás ellenére a szerződések folytán keletkező többletköltségek meghaladnák a jelenértéken számított többletbevételeket.

310 Anélkül, hogy határozni kellene a Bizottság azon álláspontjáról, amely szerint a repülőtér és a légitársaság között létrejött olyan megállapodás, amely jelenértéken számítva többletveszteséget keletkeztet, nem tekinthető összhangban lévőnek a piacgazdasági szereplő kritériumával azon az alapon, hogy olyan átfogó stratégiába illeszkedik, amely hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja, az alábbiakban kifejtett indokok alapján mindenképp meg kell állapítani, hogy a felperesek a jelen esetben nem bizonyítják, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el, amikor nem vette figyelembe a felperesek által hivatkozott úgynevezett minőségi és stratégiai előnyöket.

311 Először is, a felperesek azt állítják, hogy a Bizottságnak többek között egy gazdasági jelentésre és a CCIPB által a közigazgatási eljárás során tett bizonyos nyilatkozatokra támaszkodva figyelembe kellett volna vennie azt, hogy a CCIPB vonatkozásában a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek az volt a céljuk, hogy különösen a Ryanair által üzemeltetett légi útvonalak másik végpontja szerinti országok közönségével megismertessék a pau-i repülőteret, továbbá hogy e repülőteret közismertebbé és vonzóbbá tegyék. A regionális repülőtereknek szükségük van a reklámra. A CCIPB észszerűen számíthatott arra, hogy a repülőtér arculata javul, idővel pedig a tulajdonosai számára fennálló üzleti értéke nő.

312 E tekintetben mindjárt az elején meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem vitatta, hogy a regionális repülőterek számára hasznos, sőt szükséges a marketingstratégia kidolgozása.

313 Ezzel szemben a Bizottság a megtámadott határozatban úgy ítélte meg, hogy az AMS marketingszolgáltatásai nem voltak alkalmasak arra, hogy hosszú távon javítsák a pau-i repülőtér arculatát. Márpedig a felperesek nem szolgáltak semmi olyan adattal, amely bizonyítaná, hogy a Bizottság elemzése e tekintetben nyilvánvaló mérlegelési hibában szenvedne (lásd a fenti 260–268., 289. és 290. pontot).

314 Másfelől az iratanyagból kitűnik, hogy – mint azt a Bizottság is kifejtette – a gazdasági jelentés azon szövegrészei, amelyekre a felperesek támaszkodnak, nem pontosítják, hogy az AMS által nyújtott reklám mely típusa válthatott ki tartós hatásokat, sem pedig azt nem jelölik meg konkrétan, hogy az

AMS által nyújtott és a pau-i repülőtér üzemeltetője által igénybe vett marketingszolgáltatások alkalmasak voltak-e arra, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések által lefedett időszakon túl vagy a Ryanair által a pau-i repülőtérről kiindulva üzemeltetett légi útvonalakon kívüli egyéb útvonalakon tartósan befolyásolják az ügyfelek magatartását és javítsák az említett repülőtér arculatát. Ezenkívül, mint azt a Bizottság kifejti, a jelentés kérdéses szövegrészei nem veszik figyelembe az említett szerződések pontos tartalmát, ellentétben a megtámadott határozattal.

315 Következésképpen el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el azon szándék figyelembevételét illetően, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek köszönhetően javítsák a pau-i repülőtér arculatát, következésképpen pedig növeljék a piaci értékét.

316 Másodszor, a felperesek azt állítják, hogy a CCIPB azt várhatta a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésektől, hogy azok a pau-i repülőtéren hozzájárulnak a légitársaságok diverzifikációjához. Egy gazdasági jelentésre támaszkodva kifejtik, hogy az olyan repülőtér sikerének bizonyítéka, amely a saját promóciója érdekében reklámtevékenységet végzett, egyéb légitársaságokat is arra ösztönözhet, hogy vegyék fel e repülőteret a programjukba. A felperesek hangsúlyozzák, hogy jóllehet a Ryanair pau-i tevékenységeinek kezdetén a repülőteret elsősorban az Air France szolgálta ki, és az nagyrészt e légitársaságtól függött, e szerepet fokozatosan leépítették a nagysebességű vasútvonalak. A pau-i repülőtér számára üzleti szempontból észszerű volt, hogy az ily módon kihasználatlan kapacitásokat olyan légitársasághoz rendelje, amely segítene neki abban, hogy kevésbé függjön az Air France csoporttól.

317 Ugyanakkor meg kell állapítani, hogy a felpereseknek nem sikerült bizonyítani, hogy az AMS által nyújtott marketingszolgáltatások lehetővé tették volna a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő számára, hogy egyéb légitársaságokat vonzzon a pau-i repülőtérre. A Bizottság a megtámadott határozat (337)–(358) preambulumbekezdésében megállapította többek között, hogy az egyetlen biztos előny, amelyre egy ilyen szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések alapján számíthatott, a Ryanair által üzemeltetett útvonalakon az utasok számának növekedéséből állt. Ezzel szemben megállapította, hogy az ezen útvonalakon túlmutató bármilyen előny túl bizonytalan volt ahhoz, hogy azt számszerűsítetten figyelembe lehessen venni. A felperesek nem szolgáltak semmi olyan adattal, amely kétségbe vonná a Bizottság e mérlegelését.

318 Másfelől, mint azt a Bizottság helyesen jelzi, jóllehet gazdaságilag észszerű stratégiának minősülhet az a szándék, hogy valamely repülőtér kihasználatlan kapacitásainak lefedése érdekében egyéb légitársaságokat vonzzanak oda, a jelen ügy körülményei között egy piacgazdasági szereplő legalább azt elvárná, hogy valamely új légitársaság érkezése ne keletkeztessen a többletbevételeket meghaladó többletköltségeket.

319 A felperesek által a válaszban megfogalmazott azon kijelentésre reagálva, amely szerint a Ryanair kiterjedt nemzetközi hálózata ellentételezte a pau-i repülőtér külföldi elismertségének hiányát, a Bizottság hitelt érdemlő módon kifejtette, hogy az utazóknak a világon bárhonnan módjukban áll eljutni oda az Air France segítségével a párizsi (Franciaország) repülőtéren keresztül, a Ryanair pedig olyan légitársaság, amely csak „A pontból B pontba” irányuló közvetlen összeköttetéseket biztosít, és amely egyéb célállomásokkal nem kínál csatlakozási szolgáltatásokat.

320 Következésképpen el kell utasítani a felperesek azon kifogását, amely szerint a Bizottság a légitársaságoknak a pau-i repülőtér vonatkozásában történő diverzifikációjában megnyilvánuló előnyt illetően nyilvánvaló mérlegelési hibákat követett el.

321 Harmadszor, a felperesek azt állítják, hogy a Bizottság nem foglalt állást abban a kérdésben, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek az volt-e a céljuk, hogy növeljék a Pau-ba irányuló útvonalak másik végpontjáról jövő utasok (érkező utasok) arányát azon utasok teljes számán belül, akik vonatkozásában a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy a pau-i repülőtérre hozza őket. Az,

hogy a repülőtéren a Ryanair utasainak teljes számán belül növeljék ezt az arányt, nem kapcsolódik az utasok teljes számának növeléséhez. Az első növelés az e repülőtér vonzáskörzetéből jövő utasok (induló utasok) és a Pau-ba irányuló útvonalak másik végpontjáról jövő utasok (érkező utasok) megoszlását érinti, míg a második növelés az abszolút számokra vonatkozik. Az „érkező utasok" arányának növelésére irányuló célkitűzés jelentős helyet foglal el az említett szerződéseknek magában a szövegében. Következésképpen, mivel az „érkező utasok" magasabb nem légiforgalmi bevételeket eredményezhettek, mint az „induló utasok", a Bizottság által folytatott többletnyereségességi elemzés azzal a kockázattal járt, hogy alábecsüli az olyan nem légiforgalmi bevételek szintjét, amelyekre a szóban forgó repülőtér e szerződések alapján észszerűen számíthatott.

322 E tekintetben a Bizottság kifejtette, hogy az „érkező utasoknak" az utasok teljes számán belüli aránya helyett az „érkező utasoknak" inkább az abszolút számát kellett figyelembe venni, mivel e tényezőnek mind a Ryanair, mind pedig a CCIPB által elért bevételek szempontjából jelentősége volt, köszönhetően a repülőtéri díjaknak, amelyek részben az utasok számán alapultak, valamint a nem légiforgalmi bevételeknek. A Bizottság ezenkívül jelezte, hogy az „érkező utasoknak" az utasok teljes számához viszonyított arányával ellentétben az „érkező utasok" abszolút száma igenis kapcsolódik az utasok teljes számának növeléséhez, mivel ez utóbbi az „érkező utasok" és az „induló utasok" összegét képezi. Másfelől a Bizottság kifejtette, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések által az érkező utasok abszolút számára mint a szóban forgó útvonalakon a teljes utasszámon belüli alösszegre gyakorolt hatás a repülőtéri díjakból és a nem légiforgalmi bevételekből származó bevételforrások becslésének alapjául szolgált.

323 A felperesek ezzel szemben előadják, hogy a Ryanairnek és a pau-i repülőtér üzemeltetőinek nem ugyanazok az érdekei, mivel a Ryanair biztosítja az utasok abszolút számát, az „érkező utasok" vagy az „induló utasok" szállításából pedig ugyanúgy részesül, míg a repülőtérnek az az érdeke, hogy gondoskodjék arról, hogy az abszolút szám a lehető legnagyobb számú érkező utast foglalja magában. Ezért téves általánosításnak minősül a Bizottság azon állítása, amely szerint az „érkező utasok" abszolút száma igenis kapcsolódik az utasok teljes számának növeléséhez.

324 E tekintetben feltételezve ugyan, hogy az utasok abszolút száma és az „érkező utasok" aránya között nem feltétlenül van állandó kapcsolat, meg kell állapítani, hogy a Bizottság – mint azt maga is jelzi – a megtámadott határozatban a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása szempontjából akként folytatta le a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések által a várható többletbevételekre gyakorolt hatás elemzését, hogy a nem légiforgalmi bevételek tekintetében a pau-i repülőtér múltbeli bevételeinek három évre vetített mozgóátlagaiból indult ki, az infláció figyelembevétele érdekében kiigazítva azokat, valamint járatonként 85%-os kihasználtságot alapul véve, amely a felperesek számára kedvező volt (lásd a megtámadott határozat (401), (414) és (415) preambulumbekezdését).

325 E körülmények között nem lehet megalapozottan állítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el, amikor anélkül folytatott le elemzést az „érkező utasok" teljes száma alapján, hogy olyan kiigazítást végzett volna, amely figyelembe veszi az „érkező utasok" és az „induló utasok" közötti arányt, amennyiben a pau-i repülőtér üzemeltetője maga sem állított össze *ex ante* értékelést azon jövőbeli nem légiforgalmi bevételekről, amelyek a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekből várhatók.

326 Következésképpen el kell utasítani a felperesek által az érkező forgalom növekedéséhez kapcsolódó előnyökre vonatkozóan előadott érvelést.

327 Az eddigiekre tekintettel el kell utasítani a felpereseknek a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés megkötéséről szóló, a pau-i repülőtér által hozott döntést alátámasztó indokok elutasítása tárgyában előadott érvelését.

c) Azon lehetőség elutasításáról, hogy a marketingszolgáltatások egy részét általános érdekű célokra is igénybe vehették

328 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévesen utasította el azt a lehetőséget, hogy a marketingszolgáltatások egy részét általános érdekű célokra is igénybe vehették. E tekintetben a felperesek a Bizottság által a megtámadott határozat (324) preambulumbekezdésében kifejtett azon álláspontot bírálják, amely szerint valamely közjogi jogalany nem tekintheti úgy, hogy a jól meghatározott vállalkozások tevékenységeinek promócióját biztosító marketingszolgáltatások igénybevétele részét képezi valamely közjogi jogalany azon feladatainak, amelyek a helyi fejlesztés előmozdítására irányulnak, ennélfogva pedig nem kerülheti meg az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdését. Az említett álláspont figyelmen kívül hagyja azt, hogy a Ryanair internetes oldalán a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések teljesítéseképpen végzett marketing a pau-i régiónak, nem pedig a Ryanair légi közlekedési szolgáltatásainak a népszerűsítésére irányult. Ezenkívül a Bizottság ezen álláspontja általános tilalmat vezet be arra vonatkozóan, hogy a közjogi jogalanyok marketingszolgáltatásokat vegyenek igénybe olyan vállalkozásoktól, amelyek helyben egyéb szolgáltatásokat is nyújtanak, függetlenül a marketingszolgáltatások tartalmától és a piaci ár alkalmazásától.

329 A Bizottság vitatja a felperesek által előadott érvelést.

330 Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (323) és (324) preambulumbekezdésében a pau-i repülőtérnek az általános érdekű feladattal megbízott jogalanyként eljáró üzemeltetője szemszögéből vizsgálta meg a marketingszolgáltatásokat. A Bizottság részéről ugyanis annak eldöntéséről volt szó, hogy elismerve, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetője által tanúsított magatartást ezen üzemeltetőnek egy általános érdekű feladattal – a jelen esetben Pau és a régiója fejlesztésével – megbízott közjogi jogalany szerepére tekintettel, nem pedig repülőtér-üzemeltetői minőségére tekintettel kellett értékelni, a szóban forgó konkrét marketingszolgáltatásokat olyannak lehetett-e tekinteni, mint amelyek egy közjogi megrendelő tényleges szükségleteit elégítik ki (a megtámadott határozat (315), (316) és (322) preambulumbekezdése).

331 Ebben az összefüggésben a Bizottság a megtámadott határozat (323) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy jóllehet nem lehetett kizárni, hogy a CCIPB pau-i régió gazdaságának fejlesztésére irányuló feladata keretében szükségét érezze annak, hogy a terület népszerűsítésére irányuló cselekmények elvégzése érdekében kereskedelmi szolgáltatókhoz forduljon, az AMS által nyújtott marketingszolgáltatások mégis olyan promóciós tevékenységre vonatkoztak, amely két jól meghatározott vállalkozásnak, vagyis a Ryanairnek és a pau-i repülőtér üzemeltetőjének a kereskedelmi tevékenységére irányult. A Bizottság a megtámadott határozat (324) preambulumbekezdésében hozzátette, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének megkerülésével lenne egyenértékű, ha a helyi gazdaság fejlesztésével megbízott jogalany számára lehetővé tennék az alapvetően a helyben letelepedett bizonyos vállalkozások termékeinek vagy szolgáltatásainak népszerűsítésére irányuló marketingszolgáltatások igénybevételét azzal az indokkal, hogy e szolgáltatások elősegítik a helyi gazdaság fejlesztését, anélkül hogy az ilyen intézkedések állami támogatásoknak minősülnének. A Bizottság a megtámadott határozat (325) preambulumbekezdésében ebből azt vezette le, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetője által igénybe vett marketingszolgáltatásokat nem lehetett olyanoknak tekintetni, mint amelyek tényleges szükségletet elégítenek ki.

332 Nem lehet helyt adni a felperesek azon kifogásának, amely szerint a marketingszolgáltatások a régiónak, nem pedig a Ryanair légi közlekedési szolgáltatásainak a népszerűsítésére irányultak. A fenti 165–170. pontból, valamint a fenti 279. és 280. pontból ugyanis kitűnik, hogy a Bizottság nem tévedett, amikor megállapította, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló különböző szerződések szorosan kapcsolódtak a Ryanair légi közlekedési szolgáltatásaihoz, továbbá hogy a marketingszolgáltatások, amelyeket közel sem azért alakítottak ki, hogy általánosan és különbségtétel nélkül növeljék Pau-nak és a régiójának a turisták és az üzleti utazók általi látogatottságát, kifejezetten

azokra a személyekre irányultak, akik várhatóan igénybe veszik a Ryanair légi közlekedési szolgáltatásait, e marketingszolgáltatások alapvető célja pedig a légi közlekedési szolgáltatások népszerűsítése volt (lásd többek között a megtámadott határozat (292)–(305) preambulumbekezdését).

333 E megállapítást nem cáfolja az, hogy a regionális hatóságok a CCIPB egyik tanulmányának olvasata révén tudomást szereztek az abból származó gazdasági előnyökről, ha a régiójukat nagyszámú látogató keresi fel, e hatóságok egyik feladata pedig a régió népszerűsítése volt. Másfelől a felperesek nem szolgáltak semmi egyéb olyan adattal, amely a Bizottság megállapítását kétségbe vonná.

334 Végül nem lehet helyt adni a felperesek azon érvének, amely szerint a Bizottság által a megtámadott határozat (323) és (324) preambulumbekezdésében kifejtett álláspont túl széles körű tilalmat állít fel a marketingszolgáltatásoknak az állami hatóságok általi igénybevételét illetően. A Bizottság által az említett preambulumbekezdésekben kiemelt probléma ugyanis arra a körülményre vonatkozott, hogy a valamely közjogi jogalany által igénybe vett marketingszolgáltatások olyan eszközként szolgálhattak, amely alapvetően a pau-i repülőtérre mint célállomásra közlekedő Ryanair járatok népszerűsítésére irányul. A felperesek állításával ellentétben tehát a Bizottság nem azt esetet érintette, amikor a helyben egyéb szolgáltatásokat nyújtó társaságtól marketingszolgáltatásokat vesznek igénybe, függetlenül a marketingszolgáltatások tartalmától.

335 Következésképpen a felperesek érvelését el kell utasítani.

d) Az AMS-szel megkötött szerződések anélkül történő értékeléséről, hogy a Bizottság figyelembe vette volna a repülőtér tulajdonosának minősülő piacgazdasági szereplő nézőpontját, amely különbözik a repülőtér üzemeltetőjének minősülő piacgazdasági szereplő nézőpontjától

336 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévedett, amikor nem olyan piacgazdasági szereplőkként vizsgálta a CCIPB-t és a syndicat mixte-et, amelyeknek elkülönülő, jóllehet egymáshoz szorosan kapcsolódó érdekeik vannak, vagyis az előbbi esetében a pau-i repülőtér üzemeltetőjeként, az utóbbi esetében pedig annak tulajdonosaként. A Bizottság a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések elemzésébe különösen nem foglalta bele a syndicat mixte-et, holott a CCIPB a koncessziós szerződés közelgő lejártakor, amelyet 2015. december 31-re irányoztak elő, köteles volt visszaszolgáltatni neki a repülőteret és annak immateriális eszközeit, ideértve a márkaarculatot is. A syndicat mixte részéről észszerű volt, hogy a márkaarculatnak és a repülőtér hosszú távon fennálló értékének tulajdonítson nagyobb jelentőséget, míg a CCIPB inkább a koncesszió közelgő lejártának fényében mérlegelte a saját érdekeit, még akkor is, ha arra törekedett, hogy maximalizálja a repülőtér értékét, ezáltal pedig bizonyítsa a képességeit annak érdekében, hogy a koncessziót újból neki ítéljék oda.

337 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a magánbefektető kritériumának értékelése keretében a maga egészében kell vizsgálni a kereskedelmi ügyletet. A Bizottság ugyanis a vitatott intézkedések értékelése során köteles az összes releváns körülményt és azok összefüggéseit figyelembe venni (2008. december 17-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), ideértve a vitatott intézkedéseket odaítélő hatóság vagy hatóságok helyzetére vonatkozó körülményeket is.

338 A jelen ügyben, még ha feltételezzük is, hogy a CCIPB azon kötelezettsége, hogy a repülőtér javait tökéletes állapotban szolgáltassa vissza, magában foglalta a pau-i repülőtér márkaarculatát is, mindjárt az elején meg kell állapítani, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket csak a CCIPB, vagyis a repülőtér üzemeltetője kötötte meg, nem pedig annak tulajdonosa.

339 Másfelől a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések az időtartamukon túl nem gyakorolhattak tartós hatásokat a pau-i repülőtér márkaarculatára és láthatóságára (lásd a megtámadott határozat (345)–(353) preambulumbekezdését), továbbá hogy e szerződések közül 2011. április 1-jénél tovább egyik sem maradt hatályban. E feltételek mellett, mint

azt a Bizottság is helyesen hangsúlyozza, e szerződéseknek nem lehetett közvetlen hatásuk a syndicat mixte helyzetére, amelynek birtokába a repülőtérnek 2015. december 31. előtt nem kellett visszakerülnie.

340 A fentiekből következik, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor a piacgazdasági szereplő kritériumát anélkül alkalmazta a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekre, hogy állást foglalt volna a syndicat mixte azon érdeke tárgyában, hogy 2015. december 31-én, vagyis több mint négy évvel a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések lejártát követően visszaszolgáltassák neki a pau-i repülőteret.

[omissis]

f) A piacgazdasági szereplő elemzése szempontjából a Bizottság által alapul vett túl rövid időkeret alkalmazásáról

365 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság azáltal, hogy az egyes vizsgált szerződések időtartamára szorítkozott, a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása során túl rövid időkeretet vett alapul.

366 E tekintetben a felperesek először is azt állítják, hogy a Bizottság által alkalmazott megközelítésnek ellentmond a nagy repülőtereken fennálló üzleti realitás, amely repülőterek gyakran semmilyen kötelezettségvállalásban nem részesülnek a légitársaságoktól, és olyan általános üzleti feltételek alapján működnek, amelyek lehetővé teszik az említett társaságok számára, hogy azonnal megszüntessék a repülőtéren folytatott tevékenységeiket. A repülőterek üzleti tervei több évtizedre szólnak, a jövedelmekkel és a költségekkel kapcsolatos előrejelzéseik pedig a légitársaságok részéről történő bármilyen kötelezettségvállalás nélküli repülőtéri kapacitás észszerű elemzésén alapulnak. Az egyes egyedi szerződések időtartamán alapuló, a Bizottság által javasoltakhoz hasonló üzleti tervek valószínűleg kedvezőtlen eredményekre vezetnének.

367 Másodszor, a felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy egy piacgazdasági szereplő nem számított volna arra, hogy a szóban forgó szerződések a lejáratukat követően meghosszabbításra kerülnek, sem pedig azt nem hagyta volna figyelmen kívül, az alacsony költségvetésű légitársaságok – mint a Ryanair is – közismerten nagyon dinamikusan fejlesztik a tevékenységeiket. Egyrészt, az észszerűen vezetett repülőterek arra törekednek, hogy olyan hosszú távú üzleti kapcsolatot hozzanak létre a légitársaságokkal, amely jóval túlmutat a kezdeti megállapodáson. Egy piacgazdasági szereplő a tevékenység fejlesztésére és a szerződés megújítására számítva hajlandó lenne kockázatokat vállalni, és olyan üzleteket kötni, amelyek a kezdeti időszakban veszteségesnek bizonyulnak. A Ryanair vonatkozásában az újabb útvonal megnyitására irányuló kötelezettségvállalás csupán olyan igazolt kockázatnak minősül, amelyet egy hosszú távú üzleti kapcsolatra számítva vállal, amit megerősítenek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésben foglalt különleges feltételek. Másrészt, a Ryanairrel tárgyalásokat folytató legtöbb repülőtér arra számít, hogy az üzleti kapcsolatuk túlmutat majd a kezdeti megállapodás időtartamán. Így a Ryanair által a repülőterekkel kialakított üzleti kapcsolatok szokásos profilja azt mutatja, hogy e kapcsolatokat hosszú távra fejlesztik, összességében pedig meghaladják az ötéves távlatot. Ezenkívül, mivel a felperesek és a CCIPB egy sor repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést és marketingszolgáltatásokról szóló szerződést kötött, amelyek közül az elsőt 2003-ban, az utolsót pedig 2010-ben írták alá, egy piacgazdasági szereplő feltételezte volna, hogy legkésőbb 2005-ben olyan hosszú távú üzleti kapcsolatot hoztak létre, amely meghaladja az érintett szerződések kezdeti időtartamát.

368 A Bizottság a felperesek érvelésének elutasítását kéri.

369 Az ítélkezési gyakorlatból (lásd a fenti 140. pontot) kitűnik, hogy meg kell vizsgálni, hogy a Bizottság tévedett-e, amikor úgy ítélte meg, hogy a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő az egyes vizsgált szerződések megkötéséhez fűződő érdeket akként mérlegelte volna, hogy a szóban forgó szerződések időtartamára korlátozódó időkeretet vesz alapul.

370 A piacgazdasági szereplők magatartását hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezérlik (1991. március 21-i Olaszország kontra Bizottság ítélet, C-305/89, EU:C:1991:142, 20. pont). Az ilyen szereplő, amely maximalizálni kívánja a nyereségét, hajlandó viselni a befektetéséért várható megfelelő díjazás meghatározása során kiszámított kockázatokat.

371 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy egy piacgazdasági szereplő annak eldöntésekor, hogy megkössön-e egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést vagy egy marketingszolgáltatásokról szóló szerződést, a szóban forgó szerződések időtartamát választotta volna az értékelés időkeretének (a megtámadott határozat (393) preambulumbekezdése). A Bizottság azt is megállapította, hogy egy piacgazdasági szereplő nem számított volna arra, hogy e szerződések a lejáratukat követően meghosszabbításra kerülnek, akár ugyanazokkal, akár más feltételekkel, annál is inkább, mivel a Ryanairhez hasonló alacsony költségvetésű légitársaságok közismerten nagyon dinamikusan fejlesztik a tevékenységeiket a légi útvonalak indítása és megszüntetése, valamint a járatok gyakoriságának növelése és csökkentése tekintetében. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a szerződések bármilyen meghosszabbítása ezért olyan, a távoli jövőre vonatkozó kilátás volt, amely túl bizonytalan volt ahhoz, hogy egy piacgazdasági szereplő észszerű gazdasági döntéseket alapozhasson e kilátásra (a megtámadott határozat (393) és (394) preambulumbekezdése).

372 Másfelől nem vitatott, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket határozott időtartamokra kötötték. Az sem vitatott, mint azt a Bizottság is jelzi, anélkül hogy a felperesek ellentmondanának neki, hogy amikor a CCIPB a szóban forgó egyes szerződéseket megkötötte a felperesekkel, nem állított össze semmilyen üzleti tervet, továbbá nem végzett semmilyen többletnyereségességi elemzést, amelynek során értékelte volna a pau-i repülőtér által a felperesekkel szemben vállalt kötelezettségeket.

373 Ebben az összefüggésben a Bizottság nem tévedett, amikor megállapította, hogy egy piacgazdasági szereplő a szerződések jövedelmezőségét a teljesítésük időtartama során várható költségekre és bevételekre tekintettel értékelte volna.

374 Hasonlóképp meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a repülőtér üzemeltetője nagyon nehezen tudja értékelni, hogy valamely légitársaság milyen valószínűséggel kívánja folytatni valamely légi útvonal működtetését azon időtartamon túl, amelyre a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésben kötelezettséget vállalt, tudva azt, hogy a légitársaságokról – különösen az alacsony költségvetésűekről – bebizonyosodott, hogy az útvonalak indítását és megszüntetését nagyon dinamikusan kezelik (lásd a megtámadott határozat (355) és (394) preambulumbekezdését). E feltételek mellett a Bizottság nem tévedett, amikor úgy ítélte meg, hogy egy megfelelően körültekintő és gondos, a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő nem épített volna arra, hogy a Ryanairnek a szerződés lejártakor szándékában áll majd meghosszabbítani az érintett légi útvonal üzemeltetését.

375 Az, hogy a 2003. évi megállapodást és a 2005. évi MSZSZ-t akként kötötték meg, hogy rendelkeztek a további ötéves időszakokra történő meghosszabbítások lehetőségéről, a felperesek állításával ellentétben önmagában nem teszi lehetővé annak feltételezését, hogy egy piacgazdasági szereplő már a szerződések megkötésének időpontjában számított volna a szóban forgó légi útvonalak további működtetésére. Másfelől meg kell állapítani, hogy – mint azt a Bizottság is jelzi, anélkül hogy a felperesek ellentmondanának neki – a Ryanair bánatpénz fizetése ellenében a szerződés lejárta előtt is viszonylag könnyen megszüntethette az előirányzott útvonalat.

376 Kétségtelen, hogy egy megfelelően körültekintő és gondos piacgazdasági szereplő hajlandó lehet üzleti kockázatot vállalni azáltal, hogy olyan megállapodást köt, amely a teljes előirányzott időtartam során veszteséges, amennyiben valós kilátás van arra, hogy a megállapodás meghosszabbításra kerül, e veszteségeket pedig ellentételezi a jövőbeli nyereség. A hosszú távú jövedelmezőségre irányuló e magatartás megfelelhet a gazdasági észszerűségnek. Ugyanakkor az eddigiekből következik, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapította, hogy az ilyen gazdasági szereplő a jelen esetben nem épített volna arra, hogy a szerződést a lejártakor megújítják. Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy a felpereseknek nem sikerült bizonyítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el, amikor megállapította, hogy a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő úgy ítélte volna meg, hogy eltekintve azon lehetséges kedvező hatásoktól, amelyeket a marketingszolgáltatások a szóban forgó szerződésekkel érintett útvonalakat igénybe vevő utasok létszámára gyakorolnak e légi útvonalak üzemeltetésének ideje alatt, a hosszabb távra szóló esetleges egyéb előnyök túl bizonytalanok voltak ahhoz, hogy azokat számszerűsített módon figyelembe lehessen venni (lásd a fenti 260–270., 276. és 290. pontot).

377 Azon tényt illetően, hogy a felperesek és a CCIPB 2003 és 2010 között egy sor szerződést és módosító megállapodást kötöttek, hangsúlyozni kell, hogy ezek mindegyikét határozott időtartamra kötötték, különösen amikor újabb légi útvonalak indításáról volt szó. E feltételek mellett a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor megállapította, hogy a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő nem épített volna arra, hogy a Ryanairnek a szóban forgó szerződés vagy módosító megállapodás lejártakor szándékában áll majd tovább működtetni valamely útvonalat.

378 Végül a Ryanair által annak bizonyítása érdekében előadott adatok, hogy a közte és a tevékenységével érintett repülőterek között létrejött kereskedelmi kapcsolatok átlagos időtartama meghaladta az öt évet, nem teszik lehetővé a pau-i repülőtérről induló vagy oda érkező légi útvonalak időtartamának megállapítását. Mint azt ugyanis a Bizottság is helyesen kifejti, a Ryanair és az említett repülőterek közötti kereskedelmi kapcsolatok teljes időtartama nem garantálja a többi egyedi útvonal hosszú távú fennmaradását. Ráadásul a piacgazdasági szereplő magatartását akként kell értékelni, hogy e szereplőt a pau-i repülőtér üzemeltetőjéhez lehető legközelebbi helyzetbe kell helyezni. Mint azt a Bizottság is helyesen kiemeli, a Ryanair valamely repülőtéren folytatott tevékenységének fenntartása a szóban forgó repülőtér konkrét helyzetétől és az ott kínált különleges feltételektől függ.

379 Hasonlóképp, a Ryanair által előadott, a jelenlétével érintett repülőterekkel fennálló kereskedelmi kapcsolatainak átlagos időtartamára vonatkozó adatok nem cáfolják a Bizottság által tett azon megállapítást, amely szerint az alacsony költségvetésű légitársaságok mind a légi útvonalak indítása és megszüntetése, mind pedig a járatok gyakoriságának növelése és csökkentése tekintetében közismerten dinamikusan alakítják a tevékenységeiket. Ezen adatok legfeljebb bizonyos egyedi útvonalak hosszú távú fennmaradását támaszthatják alá.

380 Következésképpen el kell utasítani a felperesek azon érvét, amelyben azt kifogásolják a Bizottsággal szemben, hogy a többletnyereségességi elemzése szempontjából korlátozta a szerződések tartamára vonatkozó időbeli előrejelzését.

g) Arról, hogy a Bizottság tévesen alapította az értékelését a szóban forgó szerződések tárgyát képező légi útvonalakra

381 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság tévesen alapította az értékelését kizárólag azokra a légi útvonalakra, amelyek a szóban forgó szerződések tárgyát képezik.

382 E tekintetben a felperesek előadják, hogy a Ryanair a 2003-ban meglévő útvonalszámot ténylegesen megemelte a 2008-ban meglévő három útvonalig, összhangban azokkal az észszerű elvárásokkal, amelyekkel egy piacgazdasági szereplő az ezt megelőző évek során rendelkezhetett volna. E perspektíva tükröződik a Ryanair által a 2003. évi megállapodásban és a 2005. évi MSZSZ-ben tett azon

kötelezettségvállalásban is, hogy további útvonalakat fejleszt és növeli a járatok gyakoriságát. Másfelől a Pau-ban gyakorolt tevékenységek fejlesztése megfelel a Ryanair által egyéb francia repülőtereken gyakorolt tevékenységek általános növelésének. Egy piacgazdasági szereplő tehát nagyon valószínűnek ítélte volna, hogy a Ryanair útvonalainak száma és a járatok gyakorisága már az első öt év elteltét megelőzően növekedni fog.

383 A Bizottság a felperesek érvelésének elutasítását kéri.

384 Az ítélkezési gyakorlatból (lásd a fenti 140. pontot) következően azt kell megvizsgálni, hogy a Bizottság tévedett-e, amikor a többletnyereségességi elemzés keretében úgy ítélte meg, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetőjével azonos helyzetben lévő piacgazdasági szereplő azon légi útvonalak figyelembevételére szorítkozva mérlegelte volna a szóban forgó szerződések megkötéséhez fűződő érdeket, amelyek az említett szerződések tárgyát képezik.

385 Mindjárt az elején meg kell állapítani, hogy nem vitatott: a Bizottság a saját többletnyereségességi elemzését a szóban forgó szerződésekkel és módosító megállapodásokkal érintett légi útvonalakra alapította.

386 E tekintetben ki kell emelni, hogy a Bizottság anélkül, hogy a felperesek ellentmondtak volna neki, jelezte: jóllehet bizonyos szerződések a szóban forgó szerződésekkel lefedett légi útvonalakon kívüli egyéb útvonalakat is említettek, e szerződési kikötéseket minden esetben egy „minden erejével törekedni fog” fordulatba foglalták bele.

387 Másfelől a Bizottság anélkül, hogy a felperesek ellentmondtak volna neki, kifejtette: az újabb légi útvonalak megnyitása mindig újabb szerződések megkötéséhez, a CCIPB vonatkozásában pedig a marketingszolgáltatások ellenében teljesítendő újabb, magasabb összegű kifizetésekhez kapcsolódott, mindez tehát valamely piacgazdasági szereplő részéről nem járhatott azzal a reménnyel, hogy ezáltal javulni fog a pau-i repülőtér jövedelmezősége.

388 Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy nem lehető döntő jelentősége a Ryanair által előadott azon adatoknak, amelyek azt támasztják alá, hogy a Ryanair által Franciaországban kiszolgált repülőterek nagy száma lehetővé teszi több légi útvonal működtetését is, mivel valamely piacgazdasági szereplő magatartását akként kell értékelni, hogy e szereplőt a pau-i repülőtér üzemeltetőjéhez lehető legközelebbi helyzetbe kell helyezni.

389 Ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a Bizottság nem vette figyelembe a méretgazdaságossági megtakarítások azon kedvező hatásait, amelyek az utasok számának növekedéséből származnak a pau-i repülőtér többletköltségeire és nem légiforgalmi bevételeire nézve, ki kell emelni: a Bizottság, anélkül hogy a felperesek ellentmondtak volna neki, jelezte, hogy a francia hatóságok nem észleltek méretgazdaságossági megtakarításokat és nem is kísérelték meg azok számszerűsítését, továbbá hogy a pau-i repülőtér a szerződések megkötéséhez kapcsolódóan nem állított össze semmilyen *ex ante* üzleti tervet, az említett repülőtér által elért méretgazdaságossági megtakarítások pedig alapvetően az Air France tevékenységéből származtak. A Bizottság által előadott magyarázatokat nem vonják kétségbe a felperesek által arra vonatkozóan szolgáltatott bizonyítékok, hogy az utasok száma és a repülőterek mérete növekedésének megfelelően erősödnek a méretgazdaságossági megtakarítások. Ráadásul, mint azt a Bizottság is helyesen jelzi, önmagában az, hogy valamely szerződés megkötése folytán adott repülőtéren nőhet az utasok száma, nem lehet elegendő ahhoz, hogy egy piacgazdasági szereplő elfogadja az ilyen szerződéskötést, bármilyenek is legyenek az ahhoz kapcsolódó feltételek.

390 Az eddigiekre tekintettel a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő, körültekintő piacgazdasági szereplő nem alapította volna a jövedelmezőség értékelését egy esetleges további légi útvonallal kapcsolatos kilátásokra.

h) Arról, hogy a Bizottság tévedett, amikor nem vette figyelembe a pau-i repülőtér által a Ryanairrel fennálló kapcsolataiból eredően elért nagyobb előnyöket

391 A felperesek úgy vélik, hogy a Bizottság a többletnyereségességi elemzése során tévesen nem vette figyelembe azokat a kedvező hálózati hatásokat, amelyeket egy piacgazdasági szereplő a Ryanair által a pau-i repülőtéren gyakorolt tevékenységektől várhatott, sem pedig az AMS marketingszolgáltatásaiból eredő hosszabb távú hatásokat. A pau-i repülőtér használóinak a Ryanair jelenlétéből eredő magasabb száma növeli az említett repülőtér vonzerejét, továbbá lehetőségeket nyit újabb útvonalak indítására, valamint egyéb légitársaságok és kereskedelmi egységek érkezésére.

392 E tekintetben ki kell emelni, hogy – mint azt a Bizottság is jelzi – a hálózati externáliáknak a felperesek által hivatkozott fogalma az utasok magasabb számára vonatkozó kilátásokhoz kapcsolódik.

393 Márpedig az eddigiekből következően a Bizottság nem tévedett, amikor úgy ítélte meg, hogy a CCIPB-vel azonos helyzetben lévő, körültekintő piacgazdasági szereplő nem számítana arra, hogy a Ryanairrel fennálló kereskedelmi kapcsolat túlterjed a szóban forgó szerződésekkel érintett légi útvonalak üzemeltetésén. Következésképpen el kell ismerni, hogy a valamely repülőtér üzemeltetőjeként eljáró, megfelelően körültekintő és gondos gazdasági szereplő a bevételekkel és költségekkel kapcsolatos számításait nem alapította volna az utasoknak a meglévő légi útvonalakon a járatok nagyobb gyakoriságából eredő magasabb számára, vagy arra, hogy a Ryanair további útvonalakat létesít.

394 Hasonlóképp, egy észszerű piacgazdasági szereplő a Ryanairrel kötött szerződések és módosító megállapodások időtartamán túl nem számítana arra, hogy egyéb légitársaságok vagy kereskedelmi egységek érkeznek az érintett repülőtérre.

395 E feltételek mellett a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor nem vette figyelembe a túl bizonytalan hálózati hatásokat.

396 Következésképpen a harmadik jogalapot el kell utasítani.

D. A negyedik, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének azáltal történő megsértésére alapított jogalapról, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy teljesült a szelektivitás feltétele

397 A felperesek a 2014. szeptember 9-i Hansestadt Lübeck kontra Bizottság ítéletre (T-461/12, EU:T:2014:758) hivatkozva azt állítják, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy a felperesek szelektív előnyben részesültek, mivel a szerződések szerinti intézkedéseknek nem feltétlenül mindegyike szelektív. Különösen, a Bizottság nem vizsgálta meg, hogy ugyanezen előnyöket felajánlották-e a pau-i repülőtér egyéb tényleges vagy potenciális felhasználóinak is.

398 Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése tiltja az olyan támogatásokat, amelyek „bizonyos vállalkozások[at] vagy bizonyos áruk termelésé[t] előnyben részesít[ik]”, vagyis a szelektív támogatásokat (2015. január 14-i Eventech ítélet, C-518/13, EU:C:2015:9, 54. pont).

399 Emlékeztetni kell arra is, hogy az állami támogatások területén a szelektivitásnak az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdéséből eredő követelményét világosan el kell határolni a gazdasági előny egyidejű kimutatásától, mivel ha a Bizottság feltárta a tágabb értelemben vett, közvetlenül vagy közvetetetten valamely intézkedésből eredő előny fennállását, még azt is bizonyítania kell, hogy ez az előny kifejezetten egy vagy több vállalkozásnak kedvez. Ennek érdekében a Bizottság feladata különösen annak bizonyítása, hogy a szóban forgó intézkedés különbségtételt vezet be az elérni kívánt célra tekintettel hasonló helyzetben lévő vállalkozások között. Szükséges tehát, hogy az előnyt szelektív

módon biztosítsák, továbbá hogy az alkalmas legyen arra, hogy bizonyos vállalkozásokat másoknál kedvezőbb helyzetbe hozzon (2015. június 4-i Bizottság kontra MOL ítélet, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 59. pont; 2016. június 30-i Belgium kontra Bizottság ítélet, C-270/15 P, EU:C:2016:489, 48. pont).

400 Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a szelektivitás követelménye különbözik attól függően, hogy a szóban forgó intézkedést általános támogatási programként vagy egyedi támogatásként alakították ki. Ez utóbbi esetben a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi az intézkedés szelektivitásának vélelmezését. Ezzel szemben az általános támogatási programok vizsgálata során meg kell határozni, hogy a szóban forgó intézkedés, annak megállapítása ellenére, hogy általános jellegű előnyt biztosít, ezt bizonyos vállalkozások vagy bizonyos tevékenységi ágazatok kizárólagos előnyére teszi-e (lásd ebben az értelemben: 2015. június 4-i Bizottság kontra MOL ítélet, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 60. pont; 2016. június 30-i Belgium kontra Bizottság ítélet, C-270/15 P, EU:C:2016:489, 49. pont).

401 A jelen esetben a szóban forgó, a megtámadott határozatban elemzett szerződéseket akként kell vizsgálni, mint amelyek egyedi támogatást tartalmaznak.

402 A Bizottság ugyanis a megtámadott határozat (432) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a felpereseknek biztosított előny szelektív volt, mivel az konkrétan a Ryanairre vagy az AMS-re vonatkozó szerződési rendelkezésekből következett.

403 E megállapítást helyben kell hagyni. A szóban forgó szerződések, amelyeket egy és ugyanazon intézkedésként kell vizsgálni (lásd a fenti 165–174. pontot, különösen pedig a 172. pontot), a felek által egyedileg megállapított feltételeket tartalmaznak. Megjelölik a Ryanair által üzemeltetendő útvonalakat és azokat a repülőtéri szolgáltatásokat, amelyeket a CCIPB a Rynair részére nyújtani köteles, másrészt pedig a pau-i repülőtér részére nyújtandó azon marketingszolgáltatásokat, amelyekre az AMS kötelezi magát. E szerződések részletesen rögzítik azon repülőtéri díjakat és a marketingszolgáltatásokért járó azon díjazást, amelyeket a felperesek és a CCIPB folyósítani fognak. Különösen, a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a marketingszolgáltatásokért járó, a CCIPB és a felperesek által megállapított díj jelentős részét képezte a többletköltségeknek, következésképpen pedig fontos elemként járult hozzá ahhoz az előrelátható negatív többletpénzforgalomhoz (bevételek mínusz kiadások), amely a felperesek javát szolgáló előnyt képviseli (lásd a megtámadott határozat (416) és (417) preambulumbekezdését, valamint 7–11. táblázatát). Jóllehet a szabályozott légiforgalmi díjak főszabály szerint a pau-i repülőteret használó összes légitársaságra alkalmazandók, a marketingszolgáltatások díjazása kifejezetten a CCIPB és a felperesek közötti kapcsolat sajátossága volt.

404 E körülmények között, mivel a szóban forgó szerződések kifejezetten a pau-i repülőtér és a felperesek által megállapított feltételeket tartalmaznak, és a felperesek javát szolgáló előnyhöz vezetnek, e szerződéseknek ennélfogva szelektív jellege van.

405 Nem szükséges megvizsgálni azt sem, hogy a szóban forgó szerződések a hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő egyéb gazdasági szereplőkhöz képest előnyöket biztosítanak-e a felpereseknek (lásd ebben az értelemben: 2015. február 26-i Orange kontra Bizottság ítélet, T-385/12, nem tették közzé, EU:T:2015:117, 52. pont).

406 A kedvezményezettnek az intézkedéssel elérni kívánt célra tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő egyéb gazdasági szereplőkkel történő összehasonlításával kapcsolatos kritérium eredete és igazolása ugyanis a potenciálisan általánosan alkalmazandó intézkedések szelektív jellegének értékelése keretében lelhető fel. Az ilyen kritérium tehát nem releváns akkor, amikor a jelen ügyhöz hasonlóan egy olyan *ad hoc* intézkedés szelektív jellegének értékeléséről van szó, amely csak egyetlen vállalkozást érint, és amely bizonyos olyan versenykényszerek módosítására irányul, amelyek kifejezetten e vállalkozásra jellemzők (2016. október 26-i Orange kontra Bizottság ítélet, C-211/15 P, EU:C:2016:798, 53. és 54. pont; 2015. február 26-i Orange kontra Bizottság ítélet, T-385/12, nem tették közzé, EU:T:2015:117, 53. pont).

407 A 2014. szeptember 9-i Hansestadt Lübeck kontra Bizottság ítéletet (T-461/12, EU:T:2014:758) illetően ki kell emelni, hogy ez az ítélet a jelen ügyben nem releváns, mivel az a gazdasági szereplők összességére alkalmazandó olyan intézkedésre vonatkozott, amelynek a szelektivitásával kapcsolatos vizsgálatot a meghatározott jogi háttér alapján kellett elvégezni annak mérlegelése érdekében, hogy ennek keretében az említett intézkedés előnyt jelentett-e bizonyos vállalkozások számára olyan egyéb vállalkozásokhoz képest, amelyek az e jogi háttérrel elérni kívánt célra tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak (2016. december 21-i Bizottság kontra Hansestadt Lübeck ítélet, C-524/14 P, EU:C:2016:971, 53. és 54. pont), ami a jelen ügyben nem áll fenn, tekintettel különösen a marketingszolgáltatásokért járó azon díjazásra, amely kifejezetten a pau-i repülőtér és a felperesek között került megállapításra az AMS díjszabási táblázata alapján.

408 A fentiekből következik, hogy a negyedik jogalapot, valamint a kereset egészét el kell utasítani.

409 A keresetet tehát teljes egészében el kell utasítani, anélkül hogy határozni kellene a felperesek pervezető intézkedések iránti kérleméről, amennyiben az a már elrendelt intézkedéseken kívüli egyéb intézkedésekre irányul.

IV. A költségekről

410 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (1) bekezdése alapján a Törvényszék a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A felpereseket, mivel pervesztesek lettek, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell saját költségeiknek és a Bizottság költségeinek viselésére.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített hatodik tanács)

a következőképpen határozott:

1) A Törvényszék a keresetet elutasítja.

2) A Ryanair DAC és az Airport Marketing Services Ltd köteles viselni saját költségeiket, valamint az Európai Bizottság részéről felmerült költségeket.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

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

Aláírások