BENDROJO TEISMO (šeštoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. gruodžio 13 d.*

„Valstybės pagalba – Po ir Bearno prekybos ir pramonės rūmų sudaryti susitarimai su *Ryanair* ir jos patronuojamąja bendrove *Airport Marketing Services* – Oro uosto paslaugos – Rinkodaros paslaugos – Sprendimas, kuriuo pagalba pripažįstama nesuderinama su vidaus rinka ir kuriuo nurodoma ją susigrąžinti – Valstybės pagalbos sąvoka – Priskirtinumas valstybei – Prekybos ir pramonės rūmai – Pranašumas – Privataus investuotojo kriterijus – Susigrąžinimas – Pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnis – Teisė susipažinti su byla – Teisė būti išklausytam“

Byloje T-165/15

Ryanair DAC, buvusi *Ryanair Ltd*, įsteigta Dubline (Airija),

Airport Marketing Services Ltd, įsteigta Dubline,

atstovaujamos advokatų G. Berrisch, E. Vahida, I.-G. Metaxas-Maranghidis ir solisitoriaus B. Byrne,

ieškovės,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą L. Flynn ir S. Noë,

atsakovę,

dėl pagal SESV 263 straipsnį pateikto prašymo iš dalies panaikinti 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimą (ES) 2015/1227 dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/07), kurią Prancūzija suteikė Po [ir] Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *Ryanair*, *Airport Marketing Services* ir *Transavia* (OL L 201, 2015, p. 109),

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas G. Berardis, teisėjai S. Papasavvas, D. Spielmann (pranešėjas), Z. Csehi ir O. Spineanu-Matei,

posėdžio sekretorius P. Cullen, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2017 m. spalio 25 d. posėdžiui,

priima šį

* Proceso kalba: anglų.

Sprendimą [1]

I. Ginčo aplinkybės

A. Nagrinėjamos priemonės

1 Ieškovės, t. y. *Ryanair DAC*, buvusi *Ryanair Ltd*, ir *Airport Marketing Services Ltd* (toliau – AMS), yra (pirmoji) Airijoje įsteigta oro transporto bendrovė, kasdien vykdanti daugiau kaip 1 600 skrydžių, jungiančių 189 paskirties vietas 30 Europos ir Šiaurės Afrikos valstybių, ir (antroji) *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, teikianti sprendimus rinkodaros strategijos klausimais, o didžiąją jos veikos dalį sudaro reklaminių plotų *Ryanair* interneto svetainėje pardavimas.

2 Po ir Pirėnų oro uostas (toliau – Po oro uostas) yra Pirėnų ir Atlanto departamente Prancūzijoje. Jį eksploatuoja Po ir Bearno prekybos ir pramonės rūmai (toliau – PBPPR). 2007 m. sausio 1 d. Prancūzijos Respublika perdavė nuosavybės teisę į Po oro uostą vietos valdžios institucijų grupei, t. y. mišriajam Po ir Pirėnų oro uosto sindikatui (toliau – mišrusis sindikatas), kurio nariai yra Naujosios Akvitanijos regiono taryba, Pirėnų ir Atlanto departamento taryba, Po, Bearno ir Pirėnų aglomeracijos asociacija ir daugiau nei dešimt savivaldybių asociacijų. Tapdamas Po oro uosto savininku, mišrusis sindikatas pakeitė valstybę kaip koncesiją suteikusią instituciją ir perėmė su PBPPR sudarytą koncesijos sutartį; taigi, perdavus nuosavybės teisę mišriajam sindikatui, PBPPR liko oro uosto valdytojas.

3 *Ryanair* veikla Po oro uoste prasidėjo 2003 m. balandžio mėnesį. Nagrinėjamu laikotarpiu, t. y. nuo 2003 iki 2011 m., *Ryanair* vykdė skrydžius keliomis kryptimis, be kita ko, į Londoną (Jungtinė Karalystė), Šarlerua (Belgija), Bristolį (Jungtinė Karalystė) ir Bovė (Prancūzija).

4 2003 m. sausio 28 d. PBPPR sudarė su *Ryanair* sutartį (toliau – 2003 m. sutartis), ši buvo pagrindas pastarajai pradėti kasdien skraidyti iš Po (Prancūzija) į Londono Stanstedo oro uostą ir atgal; sutarta, kad PBPPR sumokės vienkartinę 80 000 EUR sumą. Be to, PBPPR įsipareigojo kas mėnesį mokėti tam tikrą sumą už kiekvieną išvykstantį keleivį; nustatyta, kad metinė suma neviršys 400 000 EUR per metus, atsižvelgiant į Po oro uosto populiarinimą pateikiant nuorodas *Ryanair* interneto svetainėje ir taikant kitas reklamos priemones. PBPPR už oro uosto rinkliavą taip pat teikė su *Ryanair* vykdomais skrydžiais susijusias antžemines paslaugas ir papildomas paslaugas.

5 Kadangi *tribunal administratif de Pau* (Po administracinis teismas, Prancūzija) 2003 m. sutartį panaikino, ji buvo pakeista dviem naujomis sutartimis, kurių vieną 2005 m. birželio 30 d. PBPPR sudarė su *Ryanair*, o kitą – su AMS (toliau – 2005 m. sutartys). Pradinis šių sutarčių terminas buvo penkeri metai.

6 Pagal pirmąją iš šių sutarčių, pavadintą „oro uosto paslaugų sutartimi“ (toliau – 2005 m. OUPS), *Ryanair* įsipareigojo užtikrinti išvykstančio skrydžio programą tik vienu oro maršrutu Po–Londonas Stanstedas kiekvieną dieną. *Ryanair* turėjo stengtis, kiek įmanoma [*konfidencialu*] [2]. PBPPR už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra rinko oro uoste taikomus reglamentuotus aviacijos mokesčius (būtent keleivio mokestį ir tūpimo mokestį), o už savo antžemines paslaugas – nereglamentuotus aviacijos mokesčius (būtent antžeminių paslaugų mokestį).

7 Antrąja sutartimi, priklausančia 2005 m. sutartims, vadinamąja „rinkodaros paslaugų sutartimi“ (toliau – 2005 m. RPS), AMS įsipareigojo teikti reklamos *Ryanair* interneto svetainėje paslaugas, susijusias, be kita ko, su Po, kaip krypties, tinklalapiu, o PBPPR įsipareigojo už tai kasmet mokėti po 437 000 EUR.

1 Pateikiami tik tie šio sprendimo punktai, kuriuos Bendrasis Teismas mano tikslinga paskelbti.

2 Neskelbiami konfidencialūs duomenys.

8 Vėliau šalys, atlikusios sutarčių pakeitimus, išplėtė 2005 m. OUPS sąlygų taikymą papildomais maršrutais, kuriais *Ryanair* pradėjo skraidinti iš Po oro uosto. Jos taip pat sudarė papildomas rinkodaros paslaugų sutartis ir atliko jų pakeitimus.

9 Pirmiausia 2007 m. rugsėjo 25 d. PBPPR ir *Ryanair* atliktu 2005 m. OUPS pakeitimu penkeriems metams buvo išplėstos minėtoje OUPS numatytos sąlygos taip, kad apimtų oro maršrutą Po–Šarlerua; juo turėjo būti vykdomi trys skrydžiai per savaitę. Tą pačią dieną PBPPR ir AMS sudarė rinkodaros paslaugų sutartį pradiniam penkerių metų laikotarpiui; pagal šią sutartį AMS įsipareigojo numatyti nuorodą į PBPPR nurodytą interneto svetainę *Ryanair* interneto svetainės belgiškame ir nyderlandietiškame pradžios tinklalapiuose; PBPPR įsipareigojo už tai kasmet mokėti po [*konfidencialu*].

10 Vėliau, 2008 m. kovo 17 d., PBPPR ir *Ryanair* atliko 2005 m. OUPS pakeitimą; juo vieniems metams buvo išplėstos minėtoje OUPS numatytos sąlygos taip, kad apimtų oro maršrutą Po–Bristolis; šiuo maršrutu turėjo būti vykdomi trys skrydžiai per savaitę. 2008 m. kovo 31 d. PBPPR ir AMS sudarė rinkodaros paslaugų sutartį laikotarpiui nuo 2008 m. gegužės 16 d. iki rugsėjo 13 d.; pagal šią sutartį AMS įsipareigojo numatyti nuorodą į PBPPR nurodytą interneto svetainę *Ryanair* interneto svetainės angliškame pradžios tinklalapyje aštuonių dienų laikotarpiu; PBPPR įsipareigojo už tai kasmet mokėti po [*konfidencialu*].

11 Be to, 2009 m. birželio 16 d. PBPPR ir *Ryanair* atliko 2005 m. OUPS pakeitimą; juo 2009 m. vasaros sezonui buvo išplėstos minėtoje OUPS numatytos sąlygos taip, kad apimtų maršrutą Po–Bristolis. Tą pačią dieną PBPPR ir AMS sudarė rinkodaros paslaugų sutartį dėl šio maršruto laikotarpiui nuo 2009 m. balandžio 1 d. iki spalio 24 d.; pagal šią sutartį AMS įsipareigojo numatyti nuorodą į PBPPR nurodytą interneto svetainę *Ryanair* interneto svetainės angliškame pradžios tinklalapyje devynių dienų laikotarpiu; PBPPR įsipareigojo už tai sumokėti [konfidencialu].

12 2009 m. birželio 16 d. PBPPR ir AMS atliko du kitus anksčiau pasirašytų rinkodaros paslaugų sutarčių pakeitimus. 2005 m. RPS pakeitime, susijusiame su maršrutu Po–Londonas Stanstedas, atsižvelgiant į tai, kad sumažintas *Ryanair* planuojamų skrydžių skaičius, metinė suma, kurią turi mokėti PBPPR, 2009 m. sumažinta iki [*konfidencialu*]. 2007 m. rugsėjo 25 d. atliktu rinkodaros paslaugų sutarties pakeitimu, susijusiu su maršrutu Po–Šarlerua, metinė suma, kurią turi mokėti PBPPR, nuo 2009 m. sausio 1 d., nekeičiant paslaugų, buvo pakeista į [konfidencialu].

13 Galiausiai 2010 m. sausio 28 d. PBPPR ir AMS pasirašė naują rinkodaros paslaugų sutartį; ši sutartis įsigaliojo jos pasirašymo dieną ir baigė galioti praėjus vieniems metams po to, kai buvo pradėti skrydžiai. Reklaminės akcijos, dėl kurių AMS prisiėmė įsipareigojimus, buvo susijusios su maršrutu Po–Londonas Stanstedas, kuriuo nuo 2010 m. kovo 30 d. vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 220 skrydžių), maršrutu Po–Šarlerua, kuriuo nuo tos pačios dienos vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 100 skrydžių), ir maršrutu Po–Bovė, kuriuo nuo 2010 m. balandžio mėn. vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 100 skrydžių). Kaip atlygį už nuorodą į PBPPR nurodytą interneto svetainę *Ryanair* interneto svetainės angliškame, belgiškame, nyderlandietiškame ir prancūziškame pradžios tinklalapiuose 25 arba 45 dienų laikotarpiais PBPPR mokėjo [*konfidencialu*] sumą.

14 Nusprendusi, kad šie keturi maršrutai tapo nepopuliarūs, 2011 m. vasario mėnesį *Ryanair* nutraukė savo veiklą Po oro uoste.

(Praleista)

C. Ginčijamas sprendimas

25 Užbaigusi formalią tyrimo procedūrą Komisija priėmė 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimą (ES) 2015/1227 dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/07), kurią Prancūzija suteikė Po [ir] Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *Ryanair*, *Airport Marketing Services* ir *Transavia* (OL L 201, 2015, p. 109; toliau – ginčijamas sprendimas).

26 Ginčijamame sprendime Komisija išsamiai aprašė priemones, dėl kurių priimtas sprendimas pradėti formalią tyrimo procedūrą ir sprendimas ją išplėsti. Šias priemones sudarė, pirma, su įrangos subsidijomis susiję finansiniai įnašai į Po oro uostą ir viešųjų valdžios funkcijų vykdymo išlaidų finansavimas (ginčijamo sprendimo 88–107 konstatuojamosios dalys) ir, antra, sutartys, kurias PBPPR buvo sudarę su ieškovėmis, būtent 2003 m. sutartis, 2005 m. sutartys ir įvairūs minėti sutarčių pakeitimai bei sutartys, sudaryti po 2005 m. (ginčijamo sprendimo 38–82 konstatuojamosios dalys).

27 Komisija nusprendė, kad 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos Po oro uostui yra pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kuri vis dėlto yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Be to, ji nusprendė, kad viešųjų valdžios funkcijų vykdymo išlaidų finansavimas nėra valstybės pagalba (ginčijamo sprendimo 581 ir 582 konstatuojamosios dalys).

28 Dėl PBPPR su ieškovėmis sudarytų rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutarčių ir jų pakeitimų Komisija nusprendė, kad tai yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

29 Šiuo klausimu Komisija manė, kad įvairios PBPPR sudarytos sutartys priskirtinos Prancūzijos Respublikai (ginčijamo sprendimo 265 ir 281 konstatuojamosios dalys). Siekdama nustatyti, ar egzistuoja pranašumas, Komisija išnagrinėjo, ar vietoj PBPPR veikiantis hipotetinis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis subjektas, atsižvelgdamas į pelningumo perspektyvas, būtų sudaręs panašias sutartis.

30 Iš pradžių Komisija nutarė, kad reikia, pirma, bendrai išanalizuoti rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartis kaip vieną priemonę (ginčijamo sprendimo 286–313 konstatuojamosios dalys), antra, manyti, jog PBPPR veikė kaip Po oro uosto valdytojas, o ne kaip viešasis subjektas, kuriam pavesta vykdyti visuotinės svarbos uždavinį (ginčijamo sprendimo 314–331 konstatuojamosios dalys), trečia, atsižvelgti tik į galimą teigiamą rinkodaros paslaugų efektą atitinkamose sutartyse nurodytais maršrutais vykstančių keleivių skaičiui skrydžių šiais maršrutais vykdymo metu, išskyrus kitą naudą, kuri laikoma pernelyg neapibrėžta (ginčijamo sprendimo 332–358 konstatuojamosios dalys), ketvirta, siekiant taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ekonominės veiklos vykdytojo kriterijų, netaikyti metodo, kurio esmė – palyginimas su „rinkos kaina“ (toliau – lyginamoji analizė), ir atlikti papildomo pelningumo *ex ante* analizę (toliau – papildomo pelningumo analizė) (ginčijamo sprendimo 359–372 konstatuojamosios dalys) ir, penkta, bendrai įvertinti visą PBPPR ir Po oro uosto valdytojo elgesį (ginčijamo sprendimo 373–376 konstatuojamosios dalys).

31 Toliau Komisija dėl kiekvieno rinkodaros paslaugų sutarties ir oro uosto paslaugų sutarties derinio pati atliko papildomo pelningumo analizę; užbaigusi šią analizę ji konstatavo, kad, kiek tai susiję su visomis sutartimis ir 2009 m. birželio 16 d. atliktu 2005 m. RPS pakeitimu dėl maršruto Po–Londonas Stanstedas, metiniai papildomi srautai (iš pajamų atėmus sąnaudas) yra neigiami. Tuo remdamasi ji padarė išvadą, kad šiomis sutartimis ir minėtu pakeitimu ieškovėms suteikiamas ekonominis pranašumas (ginčijamo sprendimo 354–432 konstatuojamosios dalys).

32 Komisija nusprendė kad ieškovėms suteikta valstybės pagalba yra pagalba veiklai, kuri nesuderinama su vidaus rinka (ginčijamo sprendimo 446–481 konstatuojamosios dalys).

33 Galiausiai Komisija dėl kiekvieno sandorio, kurį sudaro oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis, nustatė susigrąžintinos pagalbos sumą iš neigiamos papildomo srauto, kurį buvo galima numatyti sudarant sandorį, dalies dėl kiekvienų metų, kuriais buvo taikomos sandorį įforminančios sutartys. Komisija įvertino ją orientacine 1 500 000–2 199 999 EUR suma.

(Praleista)

II. Procesas ir šalių reikalavimai

35 2015 m. balandžio 7 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovių ieškinį.

36 Atskiru dokumentu (jį Bendrojo Teismo kanceliarija gavo 2015 m. spalio 21 d.) ieškovės pateikė prašymą taikyti proceso organizavimo priemones; jame paprašė, kad Komisija pateiktų tam tikrus dokumentus.

37 Komisija pateikė pastabas per nustatytą terminą.

38 Remdamasis teisėjo pranešėjo pranešimu, Bendrasis Teismas, taikydamas proceso organizavimo priemones pagal savo Procedūros reglamento 89 straipsnį, paprašė šalių atsakyti į tam tikrus klausimus, o Komisijos – pateikti tam tikrus dokumentus. Šios šalys pateikė atsakymus per nustatytus terminus.

39 2017 m. gegužės 17 d. Bendrasis Teismas nusprendė perduoti bylą šeštajai išplėstinei kolegijai.

40 Remdamasis teisėjo pranešėjo pranešimu, Bendrasis Teismas nusprendė pradėti žodinę proceso dalį.

41 2017 m. rugpjūčio 28 d. Bendrojo Teismo šeštosios išplėstinės kolegijos pirmininko nutartimi, išklausius šalis, bylos T-111/15, T-165/15 ir T-53/16 buvo sujungtos, kad, remiantis Procedūros reglamento 68 straipsnio 1 dalimi, būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis.

42 Šalys buvo išklausytos per 2017 m. spalio 25 d. posėdį.

43 Ieškovės Bendrojo Teismo prašo:

– panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 ir 2 dalis ir 2–5 straipsnius, kiek jie susiję su ieškovėmis,

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

44 Komisija Bendrojo Teismo prašo:

– atmesti ieškinį,

– priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.

III. Dėl teisės

45 Grįsdamos ieškinį, ieškovės jame pateikia penkis pagrindus.

46 Atsakydamos į rašytinį Bendrojo Teismo klausimą ieškovės atsisakė penktojo pagrindo, grindžiamo SESV 107 straipsnio 1 dalies ir SESV 108 straipsnio 2 dalies pažeidimu; jame buvo teigiama, kad nustatydama susigrąžintinos pagalbos sumą Komisija padarė akivaizdžią klaidą.

47 Taigi reikia išnagrinėti pirmuosius keturis ieškinio pagrindus, grindžiamus Chartijos 41 straipsnyje įtvirtinto gero administravimo principo ir teisės į gynybą pažeidimu (pirmasis pagrindas), klaidingu nagrinėjamų sutarčių priskyrimu Prancūzijos Respublikai (antrasis pagrindas), SESV 107 straipsnio 1 dalies pažeidimu, nes Komisija neteisingai taikė rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų (trečiasis pagrindas), ir SESV 107 straipsnio 1 dalies pažeidimu, nes Komisija neįrodė, kad atrankumo sąlyga įvykdyta (ketvirtasis pagrindas).

A. Dėl ieškinio pirmojo pagrindo, grindžiamo Chartijos 41 straipsnyje įtvirtinto gero administravimo principo ir teisės į gynybą pažeidimu

48 Ieškovės tvirtina, kad Komisija pažeidė Chartijos 41 straipsnio 1 dalyje ir 2 straipsnio a ir b punktuose įtvirtintą gero administravimo principą, nes nesudarė joms galimybės susipažinti su tyrimo bylos medžiaga, neinformavo apie faktines aplinkybes ir motyvus, kuriais ji ketino pagrįsti savo sprendimą, todėl nesuteikė joms galimybės veiksmingai pareikšti savo nuomonę. Ieškovių teigimu, šiais procedūriniais pažeidimais taip pat buvo pažeista jų teisė į gynybą, dėl to ginčijamas sprendimas turėtų būti panaikintas.

49 Ieškovės konkrečiai pažymi, kad nuo tada, kai 2009 m. gruodžio 1 d. įsigaliojo SESV, Chartijos 41 straipsnis yra Europos Sąjungos pirminės teisės dalis ir turi viršenybę bet kurios prieštaraujančios Sąjungos antrinės teisės nuostatos, kaip antai 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias [SESV 108] straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 339), atžvilgiu.

50 Grįsdamos šį pagrindą ieškovės tvirtina, kad turi teisę remtis Chartijos 41 straipsnyje numatyta teise į gerą administravimą, nes Komisijos atliktas tyrimas valstybės pagalbos srityje, kurio objektas – jų komercinės sutartys su PBPPR, ieškovių „reikalas“, kaip tai suprantama pagal Chartijos 41 straipsnio 1 dalį. Jos mano turinčios Chartijos 41 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatytas procedūrines teises, nes šios nuostatos yra platesnės, nei pagal Reglamentą Nr. 659/1999 suteikiamos teisės. Pirma, pagal Chartijos 41 straipsnio 2 dalies b punktą kiekvienas asmuo turi teisę susipažinti su „savo“ byla (nagrinėjamu atveju – Komisijos turima valstybės pagalbos byla, susijusi su ieškovių ir PBPPR sudarytomis sutartimis). Antra, Chartijos 41 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta teisė būti išklausytam reikalauja, kad ieškovės turėtų galimybę tinkamai supažindinti su savo požiūriu, o tai reiškia susipažinimą su Komisijos bylos medžiaga ir pranešimą iš anksto apie faktines aplinkybes ir motyvus, kuriais Komisija ketino pagrįsti savo galutinį sprendimą.

51 Komisija nesutinka su šiais argumentais.

52 Pirma, pažymėtina, kad Chartijos 41 straipsnyje numatyta teisė į gerą administravimą. Pagal šio straipsnio 1 dalį kiekvienas asmuo turi teisę į tai, kad Sąjungos institucijos jo reikalus tvarkytų nešališkai, teisingai ir per kuo trumpesnį laiką. Be to, pagal Chartijos 41 straipsnio 2 dalį ši teisė apima, be kita ko, pirma, kiekvieno asmens teisę būti išklausytam prieš taikant bet kokią individualią jam nepalankią priemonę, ir, antra, kiekvieno asmens teisę susipažinti su savo byla, laikantis teisėto konfidencialumo ir profesinio bei verslo slaptumo.

53 Su Chartija susijusiuose išaiškinimuose, paskelbtuose 2007 m. gruodžio 14 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 303, 2007, p. 17), nurodyta, kad Chartijos 41 straipsnis yra grindžiamas tuo, kad Sąjunga egzistuoja pagal teisinės valstybės principus, kurių apibūdinimas susiformavo jurisprudencijoje, kuri gerą administravimą įtvirtino kaip bendrąjį teisės principą. Pagal Chartijos 52 straipsnio 7 dalį Sąjungos ir valstybių narių teismai skiria deramą dėmesį šiems išaiškinimams.

54 Be to, pagal jurisprudenciją kompetentinga institucija turi rūpestingai ir nešališkai išnagrinėti visas svarbias nagrinėjamo atvejo aplinkybes (1991 m. lapkričio 21 d. Sprendimo *Technische Universität München*, C-269/90, EU:C:1991:438, 14 punktas).

55 Suformuotoje jurisprudencijoje įtvirtinta, kad teisės į gynybą paisymas per visą procedūrą, kuri pradėta prieš asmenį ir gali būti užbaigta jo nenaudai priimtu teisės aktu, yra pagrindinis Sąjungos teisės principas. Pagal šį principą reikalaujama, kad asmeniui, prieš kurį Komisija pradėjo administracinę procedūrą, būtų suteikta galimybė per šią procedūrą veiksmingai pareikšti savo nuomonę dėl nurodytų faktų ir aplinkybių tikrumo bei reikšmingumo, taip pat dėl dokumentų, kuriuos Komisija panaudojo savo teiginiui dėl Sąjungos teisės pažeidimo pagrįsti (žr. 2014 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Tisza Erőmű / Komisija*, T-468/08, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:235, 204 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

56 Antra, primintina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją SESV 108 straipsnyje numatyta valstybės pagalbos kontrolės procedūra vyksta tik prieš valstybę narę, kuri yra atsakinga už pagalbos suteikimą. Todėl tik atitinkama valstybė narė, kaip būsimo Komisijos sprendimo adresatė, iš tikrųjų gali remtis teise į gynybą. O pagalbą gavusios įmonės ir jų konkurentai per šią procedūrą laikomi tik suinteresuotosiomis šalimis, kaip jos suprantamos pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį. Nė viena nuostata neišskiria pagalbos gavėjų iš suinteresuotųjų šalių. Pagalbos gavėjai negali remtis tokiomis plačiomis teisėmis, kokia yra teisė į gynybą, ir negali pagrįstai reikalauti, kad jiems būtų leista dalyvauti diskusijoje su Komisija (šiuo klausimu žr. 2002 m. rugsėjo 24 d. Sprendimo *Falck ir Acciaierie di Bolzano / Komisija*, C-74/00 P ir C-75/00 P, EU:C:2002:524, 81–83 punktus ir 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Région Nord-Pas-de-Calais ir Communauté d'agglomération du Douaisis / Komisija*, T-267/08 ir T-279/08, EU:T:2011:209, 71 ir 78 punktus).

57 Taigi suinteresuotosios šalys – priešingai nei už pagalbos suteikimą atsakinga valstybė narė – per valstybės pagalbos kontrolės procedūrą neturi teisės susipažinti su Komisijos administracinės bylos dokumentais (2010 m. birželio 29 d. Sprendimo *Komisija / Technische Glaswerke Ilmenau*, C-139/07 P, EU:C:2010:376, 58 punktas).

58 Per valstybės pagalbos kontrolės procedūrą suinteresuotosios šalys iš esmės atlieka Komisijos informacijos šaltinio vaidmenį. Iš to matyti, kad suinteresuotosios šalys visiškai negali remtis teise į gynybą, pripažįstama asmenims, kurių atžvilgiu pradėta procedūra, ir turi tik teisę dalyvauti administracinėje procedūroje tiek, kiek yra tinkama atsižvelgiant į nagrinėjamo atvejo aplinkybes (žr. 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Région Nord-Pas-de-Calais ir Communauté d'agglomération du Douaisis / Komisija*, T-267/08 ir T-279/08, EU:T:2011:209, 74 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

59 Ieškovių ieškinio pirmasis pagrindas turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant būtent į šiuos principus.

60 Pažymėtina, kad ieškovės yra suinteresuotosios šalys, kaip jos suprantamos pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, todėl turi teisę į tai, kad Komisija tyrimą dėl jų sutarčių su PBPPR atliktų nešališkai ir teisingai, kaip tai suprantama pagal Chartijos 41 straipsnio 1 dalį, juo labiau kad dėl valstybės pagalbos pripažinimo, kiek tai susiję su jų komercinėmis sutartimis su Po oro uostu, joms gali kilti finansinių pasekmių, nes gautos sumos turėtų būti susigrąžintos.

61 Vis dėlto su ieškovių argumentais negali būti sutinkama, kai jos mano, kad Chartijos 41 straipsnio 2 dalis suteikia joms teisę susipažinti su Komisijos administracine byla valstybės pagalbos srityje ir teisę būti išklausytoms dėl aplinkybių, kuriomis Komisija ketina pagrįsti savo galutinį sprendimą.

62 Nors Chartijos 41 straipsnio 1 dalyje numatyta teisė į gerą administravimą atspindi pareigą rūpestingai ir nešališkai išnagrinėti visas bylos aplinkybes, Chartijos 41 straipsnio 2 dalyje išvardytos visos teisės, kurių turi paisyti Sąjungos administracija, įskaitant teisę į gynybą, kuri apima teisę būti išklausytam ir teisę susipažinti su byla.

63 Vis dėlto per valstybės pagalbos kontrolės procedūrą ieškovės, kaip pagalbos gavėjos, iš tikrųjų negali remtis teise į gynybą.

64 Jau yra nuspręsta, kad Chartijos tikslas nėra pakeisti valstybės pagalbos kontrolės pobūdį, kuris buvo nustatytas SESV, arba suteikti tretiesiems asmenims teisę į informaciją, kuri SESV 108 straipsnyje nenumatyta (šiuo klausimu žr. 2014 m. gruodžio 9 d. Sprendimo *Netherlands Maritime Technology Association / Komisija*, T-140/13, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:1029, 60 punktą ir 2017 m. liepos 6 d. Sprendimo *SNCM / Komisija*, T-1/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2017:470, 86 punktą). Todėl turi būti atmestas ieškovių argumentas, kad Chartija netektų prasmės, jeigu joje numatyta teisė galėtų būti nepripažįstama vien dėl to, kad nebuvo aiškiai nurodyta SESV.

65 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad tuo atveju, jeigu suinteresuotosios šalys per valstybės pagalbos kontrolės procedūrą galėtų susipažinti su Komisijos administracinės bylos dokumentais, kiltų pavojus valstybės pagalbos kontrolės sistemai. Nesvarbu, kokiu teisiniu pagrindu remtasi suteikiant leidimą, susipažinimas su byla suteikia suinteresuotosioms šalims galimybę gauti visas Komisijai pateiktas pastabas ir dokumentus, o prireikus pareikšti dėl jų nuomonę savo pačių pastabose, ir tai gali pakeisti valstybės pagalbos kontrolės procedūros pobūdį (šiuo klausimu žr. 2010 m. birželio 29 d. Sprendimo *Komisija / Technische Glaswerke Ilmenau*, C-139/07 P, EU:C:2010:376, 58 ir 59 punktus).

66 Be to, Komisijos pareiga iš anksto informuoti ieškoves apie aplinkybes, kuriomis ketina pagrįsti savo galutinį sprendimą, reikštų, kad turi būti organizuojama tokia diskusija, į kokią turi teisę už pagalbos suteikimą atsakinga valstybė narė, nors ieškovės, kaip pagalbos gavėjos, per procedūrą iš esmės atlieka tik informacijos šaltinio vaidmenį (2011 m. lapkričio 15 d. Sprendimo *Komisija ir Ispanija / Gibraltaro vyriausybė ir Jungtinė Karalystė*, C-106/09 P ir C-107/09 P, EU:C:2011:732, 180 ir 181 punktai).

67 Taigi turi būti atmestas ieškovių argumentas, kad pagal SESV 107 ir 108 straipsnius neatmetama galimybė naudotis papildomomis procesinėmis teisėmis susipažinti su byla ir būti išklausytoms, t. y. teisėmis, kurių reikalaujama pagal Chartijos 41 straipsnį.

68 Remiantis tuo, darytina išvada, kad priėmusi ginčijamą sprendimą, o prieš tai neleidusi susipažinti su byla ir iš anksto nepranešusi apie faktines aplinkybes ir motyvus, kuriais ketino pagrįsti šį savo sprendimą, Komisija nepažeidė nei Chartijos 41 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatyto gero administravimo principo, nei ieškovių teisės į gynybą; tačiau tai neturi įtakos jų, kaip suinteresuotųjų šalių, procedūrinių teisių, kurios garantuojamos pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, paisymui.

69 Šių išvadų negali paneigti nė vienas iš ieškovių pateiktų kitų argumentų.

70 Pirma, ieškovės negali pagrįstai remtis 1973 m. liepos 12 d. Sprendimu *Komisija / Vokietija* (70/72, EU:C:1973:87, 19 punktas) dėl pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį reikalaujamo pranešimo tikslo, teigdamos, kad šia nuostata neatmetama galimybė, be teisių teikti pastabas vykstant administracinei procedūrai, suteikti suinteresuotosioms šalims papildomų teisių. Priešingai – ši jurisprudencija suinteresuotosioms šalims iš esmės nustato informacijos šaltinių vaidmenį. Be to, remiantis jurisprudencija, Komisija pagal SESV 107 ir 108 straipsnių struktūrą neprivalo plačiai įtraukti trečiųjų asmenų į administracinę procedūrą (1996 m. spalio 22 d. Sprendimo *Skibsværftsforeningen ir kt. / Komisija*, T-266/94, EU:T:1996:153, 258 punktas). Todėl remiantis šia jurisprudencija negali būti daroma išvada, kad platus trečiųjų asmenų dalyvavimas, kokio reikalauja ieškovės, yra suderinamas su SESV 108 straipsnyje nustatyta valstybės pagalbos kontrolės procedūros bendrąja struktūra.

71 Antra, ieškovės tvirtina, kad Chartijos 41 straipsnyje numatytos teisės susipažinti su byla ir teisės būti išklausytam paisymas prisideda prie SESV 108 straipsnio 2 dalies tikslo, kad Komisija surinktų svarbiausią ir išsamiausią informaciją. Suinteresuotųjų šalių procesinių teisių paisymas yra ypač svarbus per pagalbos procedūras, kuriose už pagalbą atsakingos valstybės narės ir pagalbos gavėjo interesai dažnai yra priešingi, o tai nagrinėjamu atveju rodo egzistuojantis Prancūzijos Respublikos, kuri yra stambi *Air France* – pagrindinės Po oro uosto naudotojos – akcininkė, interesų konfliktas ir minimalus, netgi žalingas, Prancūzijos Respublikos dalyvavimas Komisijos vykdytame tyrime.

72 Primintina, kad pagal jurisprudenciją suinteresuotosios šalys negali remtis teise į gynybą, panašia į tą, kurią turi valstybė narė, net jeigu ši valstybė, kuri suteikė valstybės pagalbą, ir atitinkamos suinteresuotosios šalys, kaip jos gavėjos, per tokią procedūrą gali turėti skirtingų interesų (šiuo klausimu žr. 2009 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *EDF / Komisija*, T-156/04, EU:T:2009:505, 104 punktą ir 2016 m. kovo 16 d. Sprendimo *Frucona Košice / Komisija*, T-103/14, EU:T:2016:152, 54 punktą).

73 Tai, kad atitinkama valstybė narė negina pagalbos gavėjo interesų, negali pakeisti jo vaidmens per administracinę procedūrą ar jo dalyvavimo toje procedūroje pobūdžio, kad, kiek tai susiję su teise į gynybą, jam suteiktų garantijų, panašių į tas, kurias turi ši valstybė narė (2016 m. kovo 16 d. Sprendimo *Frucona Košice / Komisija*, T-103/14, EU:T:2016:152, 77 punktas).

74 Trečia, tiek, kiek ieškovės ginčija Reglamento Nr. 659/1999, kaip prieštaraujančio Chartijai, galiojimą, bet kuriuo atveju reikia atmesti šį argumentą, nes jis irgi grindžiamas klaidinga prielaida, kad Chartija suteikia valstybės pagalbos gavėjams teisę susipažinti su Komisijos byla valstybės pagalbos srityje ir teisę būti iš anksto informuotais apie faktines aplinkybes ir motyvus, kuriais Komisija ketina pagrįsti savo galutinį sprendimą.

75 Dėl identiškų priežasčių ir, priešingai, nei teigia ieškovės, tai, kad jos galėjo sužinoti tik svarbias aplinkybes, nurodytas sprendimuose pradėti formalią tyrimo procedūrą ir ją išplėsti, savaime negali būti jų teisių pažeidimas.

76 Ketvirta, dėl ieškovių argumento, kad 2014 m. gruodžio 9 d. Sprendimas *Netherlands Maritime Technology Association / Komisija* (T-140/13, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:1029) yra nesvarbus dėl to, kad ieškovė toje byloje buvo skundą pateikęs asmuo, pakanka priminti, kad, vadovaujantis suformuota jurisprudencija, vykdant valstybės pagalbos kontrolę pagalbos gavėjams nesuteikiamas joks ypatingas vaidmuo (žr. šio sprendimo 56 punktą). Be to, nors 2010 m. birželio 29 d. Sprendimas *Komisija / Technische Glaswerke Ilmenau* (C-139/07 P, EU:C:2010:376) susijęs su valstybės pagalbos procedūra, kuri buvo baigta prieš tai, kai Chartija tapo Sąjungos pirminės teisės dalimi, tas sprendimas lieka svarbus tiek, kiek jame pabrėžiama tai, kad teisės susipažinti su Komisijos byla suteikimas pagalbos gavėjams sukeltų pavojų valstybės pagalbos kontrolės sistemai.

77 Penkta, tiek, kiek iš to, kas išdėstyta, išplaukia, kad Komisija nepažeidė nei Chartijos 41 straipsnio, nei ieškovių teisės į gynybą, nėra reikalo nagrinėti jų teiginio, kad procedūros rezultatas galėjo būti kitoks, jeigu Komisija būtų leidusi susipažinti su byla ir informavusi jas apie motyvus ir įrodymus, kuriais ketino pagrįsti savo galutinį sprendimą.

78 Remiantis tuo darytina išvada, kad šio sprendimo 70–77 punktuose paminėti ieškovių argumentai turi būti atmesti.

79 Vis dėlto tiek, kiek šiame ieškinio pagrinde nurodomas teisės į gynybą pažeidimas, reikia išnagrinėti ir suinteresuotųjų šalių, kaip jos suprantamos pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, teisę dalyvauti administracinėje procedūroje tiek, kiek yra tinkama atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes (žr. šio sprendimo 58 punkte nurodytą jurisprudenciją).

80 Svarbu priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytu nagrinėjimo etapu Komisija privalo įpareigoti suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas (žr. 2008 m. gegužės 8 d. Sprendimo *Ferriere Nord / Komisija*, C-49/05 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2008:259, 68 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Dėl šios pareigos Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad pranešimo paskelbimas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* yra tinkama priemonė pranešti visoms suinteresuotosioms šalims apie procedūros pradžią (1984 m. lapkričio 14 d. Sprendimo *Intermills / Komisija*, 323/82, EU:C:1984:345, 17 punktas), pažymėdamas, kad šiuo pranešimu siekiama

tik gauti iš suinteresuotųjų šalių visą informaciją, kuri padėtų Komisijai apsispręsti dėl būsimų veiksmų (žr. 2016 m. kovo 16 d. Sprendimo *Frucona Košice / Komisija*, T-103/14, EU:T:2016:152, 56 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

81 Be to, pagal jurisprudenciją, kai Komisija nusprendžia pradėti formalią tyrimo procedūrą, tame sprendime gali būti tik apibendrinamos reikšmingos faktinės ir teisinės aplinkybės, pateikiamas pirminis aptariamos valstybės priemonės įvertinimas, kuriuo siekiama nustatyti, ar tai yra pagalba, ir išdėstomos priežastys, sukėlusios abejonių dėl jos atitikties vidaus rinkai (2002 m. spalio 23 d. Sprendimo *Diputación Foral de Guipúzcoa ir kt. / Komisija*, T-269/99, T-271/99 ir T-272/99, EU:T:2002:258, 104 punktas).

82 Taigi sprendimas pradėti formalią tyrimo procedūrą turi sudaryti sąlygas suinteresuotosioms šalims veiksmingai dalyvauti šioje procedūroje, per kurią jos turės galimybę pateikti savo argumentus. Tam pakanka, kad suinteresuotosios šalys žinotų argumentus, paskatinusius Komisiją preliminariai nuspręsti, jog nagrinėjama priemonė gali būti nauja pagalba, nesuderinama su vidaus rinka (2002 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Gibraltaro vyriausybė / Komisija*, T-195/01 ir T-207/01, EU:T:2002:111, 138 punktas).

83 Nagrinėjamu atveju aišku, kad po to, kai buvo paskelbti raštai, kuriais Prancūzijos Respublika informuota apie sprendimus pradėti formalią tyrimo procedūrą ir ją išplėsti ir prie kurių buvo pridėta šių sprendimų santrauka, kur suinteresuotosioms šalims pasiūlyta pateikti savo pastabas, Komisija gavo ieškovių pastabas. Taip 2011 m. rugpjūčio 31 d. raštu *Ryanair* pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti formalią tyrimo procedūrą. Be to, dviem atskirais 2012 m. balandžio 30 d. raštais abi ieškovės pateikė pastabas dėl sprendimo išplėsti formalią tyrimo procedūrą. Vykstant formaliai tyrimo procedūrai, jos taip pat pateikė kelis papildomus dokumentus.

84 Sprendimuose pradėti formalią tyrimo procedūrą ir ją išplėsti Komisija pakankamai aiškiai nurodė motyvus, kuriais remdamasi preliminariai nusprendė, kad nagrinėjamos sutartys suteikia ieškovėms pagalbą, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir kad ši pagalba nesuderinama su vidaus rinka.

85 Iš tiesų sprendime pradėti formalią tyrimo procedūrą Komisija aprašė 2005 m. sutartis ir preliminariai įvertino su jomis susijusią galimą pagalbą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus valstybės pagalbos kriterijus tam, kad galiausiai išnagrinėtų jų atitiktį vidaus rinkai.

86 Be to, sprendime išplėsti formalią tyrimo procedūrą Komisija pirmiausia pateikė bendrą informaciją apie Po oro uostą ir aprašė PBPPR ir ieškovių laikotarpiu nuo 2003 m. iki 2008 m. sudarytas sutartis. Toliau ji preliminariai įvertino ieškovėms skirtą galimą pagalbą pagal valstybės pagalbos kriterijus, įskaitant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijų, tam, kad galiausiai išnagrinėtų jos atitiktį vidaus rinkai. Būtent dėl privataus investuotojo kriterijaus taikymo Komisija nusprendė, kad, remiantis jos turima informacija, abi sutarčių rūšys, t. y. oro uosto paslaugų sutartys ir rinkodaros paslaugų sutartys, turi būti vertinamos kartu.

87 Dėl ieškovių kaltinimo, kad jos negalėjo susipažinti su 2011 m. kovo 30 d. konsultanto ataskaita, konstatuotina, kad sprendime išplėsti formalią tyrimo procedūrą Komisija pakankamai aiškiai apibendrino toje ataskaitoje išreikštas abejones dėl Po oro uosto intereso įsigyti ieškovių pasiūlytas nagrinėjamas rinkodaros paslaugas. Be to, iš ginčijamo sprendimo nematyti, kad Komisija rėmėsi šia ataskaita, siekdama įvertinti nagrinėjamas priemones, nes šis vertinimas pagrįstas tame sprendime esančiais motyvais.

88 Taip pat yra aišku, kad po 2014 m. vasario 24 d. ir kovo 13 d. Komisijos raštų ir 2014 m. balandžio 15 d. pranešimo paskelbimo Oficialiajame leidinyje *Ryanair* būtent 2014 m. gegužės 2 d. raštu pateikė pastabas dėl 2014 m. gairėse išdėstytų nuomonių dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus taikymo, t. y. lyginamąją analizę ir papildomo pelningumo analizę.

89 Dėl vienintelės savo teisės dalyvauti administracinėje procedūroje, kiek yra tinkama, ieškovės nepateikė jokių faktų, galinčių įrodyti, kad jos neturėjo pakankamos informacijos apie preliminarius motyvus, todėl negalėjo veiksmingai pateikti savo pastabų šiuo klausimu.

(Praleista)

B. Dėl ieškinio antrojo pagrindo, grindžiamo tuo, kad nagrinėjamos priemonės nepriskirtinos Prancūzijos Respublikai

92 Ieškovės tvirtina, kad Komisija Prancūzijos Respublikai klaidingai priskyrė PBPPR sudarytas oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis. Pirma, jų teigimu, Komisija suklydo, kai padarė išvadą, kad PBPPR yra viešosios valdžios institucija, kurios sprendimai automatiškai priskiriami valstybei, neatsižvelgiant į tai, kad ji veikia kaip įmonė. Antra, jos tvirtina, kad ginčijamo sprendimo motyvai dėl PBPPR pobūdžio yra prieštaringi.

1. Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo PBPPR pobūdžiu

93 Ieškovės pripažįsta, kad viešosios valdžios institucijos sprendimai visuomet priskiriami atitinkamai valstybei narei, tačiau nurodo, kad, kaip buvo pabrėžta 2002 m. gegužės 16 d. Sprendime *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294), valstybės įmonių sprendimai gali būti laikomi priskirtinais tai valstybei narei tik esant tam tikriems požymiams, rodantiems, kad ši valstybė kontroliavo atitinkamą sprendimą. Nagrinėjamu atveju Komisija suklydo, kai nusprendė, kad PBPPR turi būti laikoma viešosios valdžios institucija, kurios visi sprendimai bet kuriuo atveju priskirtini Prancūzijos Respublikai, o prekybos ir pramonės rūmai (toliau – PPR) yra hibridiniai vienetai, atliekantys statutinį ir realų vaidmenį tiek kaip įmonių atstovai, tiek kaip atskira įmonė. Komisija nusprendė, kad komercinė PBPPR veikla yra tik papildoma, palyginti su jiems pavestų visuotinės svarbos uždavinių vykdymu, bet nepateikė jokių įrodymų, kad šie uždaviniai turi pirmenybę šios veiklos atžvilgiu. Tačiau paprastai komercinė PPR veikla yra vyraujanti, ją dažnai reglamentuoja privatinė teisė ir jai taikoma civilinių ir komercinių teismų jurisdikcija. Net jeigu komercinė PBPPR veikla turėtų būti laikoma papildoma, vis tiek tai būtų Po oro uosto valdymo veikla, dėl kurios PBPPR atlieka aiškiai ekonominį vaidmenį, todėl jie turėjo būti laikomi įmone. Taigi Komisija klaidingai priskyrė PBPPR prie viešosios valdžios institucijų ir tinkamai nemotyvavo savo išvados, kad PBPPR yra vien, arba bent jau daugiausia, viešosios valdžios institucija, o ne įmonė. Dėl tokio nemotyvavimo ieškovės negalėjo patikrinti, ar Komisijos atsisakymas taikyti 2002 m. gegužės 16 d. Sprendime *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294) nurodytus požymius yra pagrįstas.

94 Komisija nesutinka su šiais argumentais.

95 Pirmiausia reikia priminti, kad SESV 107 straipsnio 1 dalyje pripažįstama, jog valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

96 Tam, kad pranašumai galėtų būti laikomi pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, pirma, jie turi būti tiesiogiai arba netiesiogiai suteikti iš valstybinių išteklių ir, antra, jie turi būti priskirtini valstybei (žr. 2004 m. liepos 15 d. Sprendimo *Pearle ir kt.*, C-345/02, EU:C:2004:448, 35 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

97 Be to, pažymėtina, kad valstybės arba iš valstybinių išteklių finansuojama priemonė nebūtinai turi būti atitinkamos valstybės centrinės valdžios priimta priemonė. Tai gali būti ir žemesnio lygmens valdžios institucijos priimta priemonė. Pagal suformuotą jurisprudenciją teritorinių vienetų, bet ne centrinės valdžios, priimta priemonė gali būti pagalba, jei įvykdytos SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos

sąlygos (1987 m. spalio 14 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, 248/84, EU:C:1987:437, 17 punktas ir 2006 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Portugalija / Komisija*, C-88/03, EU:C:2006:511, 55 punktas). Kitaip tariant, valstybių narių žemesnio lygmens subjektų (decentralizuotų, federalinių, regioninių ar kt.), nepaisant jų teisinio statuso ir pavadinimo, priimtos priemonės, kaip ir federalinės ar centrinės valdžios priimtos priemonės, patenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, jei įvykdytos šioje nuostatoje numatytos sąlygos (žr. 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Région Nord-Pas-de-Calais ir Communauté d'agglomération du Douaisis / Komisija*, T-267/08 ir T-279/08, EU:T:2011:209, 108 ir 110 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

98 Nagrinėjamu atveju visų pirma pažymėtina, kad yra aišku, jog Po oro uostas iki 2007 m. sausio 1 d. buvo Prancūzijos Respublikos nuosavybė, o vėliau tapo vietos valdžios institucijų grupės, t. y. mišriojo sindikato nuosavybe. Oro uosto valdymą užtikrina PBPPR, būtent jų viduje veikianti specializuota tarnyba.

99 Be to, iš ginčijamo sprendimo matyti, kad pagrindiniai Prancūzijos teisės aktų, susijusių su PPR, principai per nagrinėjamą laikotarpį nepasikeitė. Taigi tai yra įstatymu įsteigtos viešosios institucijos, kurias administruoja išrinkti įmonių vadovai ir prižiūri valstybė. Be to, Prancūzijos prekybos kodekse PPR apibūdinami kaip tarpiniai valstybės subjektai, nes pirmasis jų tikslas yra vykdyti įstatymu jiems pavestus visuotinės svarbos uždavinius, t. y. iš esmės atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų interesams viešosios valdžios institucijose, remti vietines įmones, didinti teritorijų patrauklumą ir užtikrinti jų planavimą. Ginčijamame sprendime taip pat nurodyta, kad PPR vykdoma pramoninė ir prekybos veikla, pavyzdžiui, oro uostų įrangos valdymas, yra papildoma prie visuotinės svarbos uždavinių vykdymo ir skirta padėti jiems įgyvendinti. Be to, nacionalinės teisės aktuose numatytos specialios PPR finansavimo sąlygos. Jų išteklius sudaro mokestinės pajamos, subsidijos arba jie gaunami iš mokymo ir transporto infrastruktūros valdymo veiklos, o tai patvirtina faktą, kad jų vykdoma pramoninė ir prekybos veikla yra papildoma prie visuotinės svarbos uždavinių vykdymo (ginčijamo sprendimo 265–270 konstatuojamosios dalys).

100 Kiek tai susiję su PBPPR, kuriems patikėtas Po oro uosto valdymas, ginčijamame sprendime pateikti Prancūzijos valdžios institucijų teiginiai, kad PBPPR komercinę veiklą, kaip antai Po oro uosto valdymą, vykdo ne siekdami pelningumo, bet norėdami padėti vykdyti jiems patikėtus visuotinės svarbos uždavinius, t. y. plėtoti teritoriją ekonomiškai ir didinti jos patrauklumą (ginčijamo sprendimo 271–273 konstatuojamosios dalys).

101 Šiomis aplinkybėmis Komisija, vadovaudamasi šio sprendimo 97 punkte nurodyta jurisprudencija ir remdamasi visomis šiomis faktinėmis aplinkybėmis, galėjo pagrįstai nuspręsti, kad PPR, kaip antai PBPPR, turi būti laikomi viešosios valdžios institucijomis, kurių visi sprendimai, kaip ir valstybės centrinės valdžios arba teritorinės valdžios institucijų sprendimai, būtinai priskirtini valstybei (ginčijamo sprendimo 274 konstatuojamoji dalis).

102 Šiai išvadai neprieštarauja ieškovių argumentai, grindžiami hibridiniu PPR pobūdžiu ir PBPPR vykdomos oro uosto valdymo veiklos ekonominiu pobūdžiu. Pirma, pastarieji savo viduje užtikrina Po oro uosto valdymą ir nusprendė su ieškovėmis sudaryti komercines sutartis, susijusias su oro linijų eksploatavimu. Todėl, jeigu šiuo aspektu PBPPR turėtų būti laikomi vykdančiais ekonominę veiklą (2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt / Komisija*, T-443/08 ir T-455/08, EU:T:2011:117, 93 punktas), vis dėlto yra aišku, kad Po oro uosto valdymas buvo integruotas į PBPPR, kuriuos Komisija, remdamasi įrodymų visuma, laikė viešosios valdžios institucija, struktūras. Taigi, niekas nedraudžia to, kad ekonominę veiklą vykdytų valstybės institucija (šiuo klausimu žr. 1991 m. balandžio 23 d. Sprendimo *Höfner ir Elser*, C-41/90, EU:C:1991:161, 21 punktą), nesvarbu, kokia būtų šios institucijos pozicija valstybės organizacijoje, ar ji priklausytų centrinei valdžiai, ar būtų decentralizuotas subjektas, kaip antai PBPPR.

103 Antra, kadangi aptariamas sutartis sudarė PBPPR, kurie yra valstybės institucija, Komisija neprivalėjo nustatyti galimybės priskirti valstybei pagal 2002 m. gegužės 16 d. Sprendime *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294) suformuluotus kriterijus. Šią jurisprudenciją Teisingumo Teismas pagrindė minėto sprendimo 52 punkte esančia išvada, kad valstybės įmonė gali veikti daugiau ar mažiau nepriklausomai, atsižvelgdama į valstybės jai suteiktą savarankiškumo laipsnį, todėl valstybės kontrolės faktinis vykdymas konkrečiu atveju negali būti automatiškai preziumuojamas. Tačiau PBPPR situacija yra kitokia, nes, vykdydamas ekonominę veiklą ir sudarydamas aptariamas sutartis, šis subjektas, atsižvelgiant į šio sprendimo 99 ir 100 punktuose nurodytas aplinkybes, yra valstybės institucija.

104 Be to, šie Komisijos pasirinkti elementai siekiant padaryti išvadą, kad PBPPR yra valstybės institucija, t. y. jos turimas viešosios institucijos statusas, jos visuotinės svarbos uždaviniai ir tai, kad ją prižiūri valstybė, atitinka tam tikrus požymius, kurie jurisprudencijoje identifikuoti kaip reikšmingi siekiant valstybei priskirti valstybės įmonės priimtas priemones (šiuo klausimu žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, EU:C:2002:294, 56 punktą ir 2013 m. vasario 27 d. Sprendimo *Nitrogénművek Vegyipari / Komisija*, T-387/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:98, 63–65 punktus).

105 Galiausiai Komisija ginčijamame sprendime konstatavo (nors ir siekdama išsamumo), kad PBPPR nereikia atskirti nuo konkretaus PBPPR skyriaus, kuris vykdo ekonominę veiklą – valdo Po oro uostą, nes Po oro uostą valdanti tarnyba neturi atskiro teisinio subjektiškumo, kuris skirtųsi nuo PBPPR teisinio subjektiškumo, ir yra tik viena iš PBPPR vidaus tarnybų, neturinti įgaliojimų savarankiškai priimti sprendimus, išskyrus su kasdieniu Po oro uosto valdymu susijusius sprendimus. Todėl Komisija konstatavo, kad PBPPR pirmininkas įvairias oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis pasirašė po to, kai gavo PBPPR narių visuotinio susirinkimo leidimą. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos netvirtino, kad sutarčių sudarymas su ieškovėmis turi būti priskirtas tik šiai tarnybai (ginčijamo sprendimo 280 konstatuojamoji dalis).

106 Šiomis aplinkybėmis Komisija galėjo pagrįstai manyti, kad priemonės, kurias priėmė PBPPR, įskaitant aptariamų sutarčių sudarymą, priskirtinos valstybei.

107 Šios išvados negali paneigti nė vienas iš ieškovių pateiktų kitų argumentų.

108 Pirma, dėl ieškovių argumento, kad Komisija nenurodė priežasties, dėl kurios suteikė pirmenybę viešosios teisės reglamentuojamoms PBPPR užduotims, atsižvelgiant į šių rūmų komercinę ir pagrindinę veiklą, pažymėtina, kad, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo (26–210 konstatuojamosios dalys), Komisija išvadą apie PPR visuotinės svarbos uždavinių ypatingą vaidmenį ir jų komercinės veiklos papildomą pobūdį pagrindė ir su PPR susijusiais teisės aktais, ir Prancūzijos valdžios institucijų teiginiais. Tačiau ieškovės nepateikė jokių įrodymų, leidžiančių paneigti šią analizę.

109 Antra, dėl ieškovių argumento, kad PPR taikoma privatinė teisė ir jų ginčus sprendžia civiliniai ir komerciniai teismai, pažymėtina, kad, nors ir pripažįstant, jog ši išvada, jeigu ji teisinga, gali būti svarbus įrodymas atsisakant pripažinti PBPPR viešosios valdžios institucija, minėta išvada yra tik vienas iš visų įrodymų vertinant atitinkamo subjekto pobūdį, kuris vienas pats nepaneigia kvalifikavimo kaip viešosios valdžios institucijos, grindžiamo visais kitais ginčijamame sprendime nurodytais įrodymais (žr. šio sprendimo 99 ir 100 punktus).

110 Trečia, dėl ieškovių argumento, kad Komisija kitoje ginčijamo sprendimo vietoje nusprendė, jog PBPPR veikė kaip oro uosto valdytojas, o ne kaip viešosios valdžios institucija, vykdydama jai pavestą vietos ekonominės plėtros uždavinį (ginčijamo sprendimo 328 konstatuojamoji dalis), pažymėtina, kad ši vieta, kurioje kalbama apie rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus taikymą, susijusi su Komisijos svarstymais, kad, taikant pirmąjį jos pasirinktą požiūrį, PBPPR kaip oro uosto valdytojo elgesys turėtų būti lyginamas su hipotetinio privataus oro uosto valdytojo elgesiu (ginčijamo sprendimo 315 ir 320 konstatuojamosios dalys). Vis dėlto, Komisijos nuomone, nereikėjo laikytis antrojo požiūrio, t. y. požiūrio, kad PBPPR veikė kaip viešasis subjektas, kuriam pavesta vykdyti

visuotinės svarbos uždavinį (nagrinėjamu atveju – ekonominis Po regiono vystymas) (ginčijamo sprendimo 316 ir 320 konstatuojamosios dalys). Remiantis minėta vieta negali būti daroma išvada, kad, pasirinkdama pirmąjį požiūrį, Komisija pripažino, jog PBPPR nėra viešosios valdžios institucija (žr. ginčijamo sprendimo 314 –331 konstatuojamąsias dalis). Pagal suformuotą jurisprudenciją, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijų reikia palyginti viešosios valdžios institucijos, veikiančios kaip ūkio subjektas, elgesį su privataus subjekto elgesiu (šiuo klausimu žr. 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija / EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 78, 81, 92 ir 103 punktus ir 2016 m. kovo 16 d. Sprendimo *Frucona Košice / Komisija*, T-103/14, EU:T:2016:152, 95, 115 ir 118 punktus), o tai Komisija nagrinėjamu atveju ir padarė.

111 Ketvirta, reikia atmesti motyvavimo stoka grindžiamą ieškovių argumentą, kad jos negalėjo patikrinti, ar Komisijos atsisakymas taikyti 2002 m. gegužės 16 d. Sprendime *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294) nurodytus požymius yra pagrįstas. Ginčijamo sprendimo 269–276 konstatuojamosiose dalyse Komisija pakankamai aiškiai paaiškino, kuo PPR situacija, kai visuotinės svarbos uždaviniai atliekami kartu su ekonominės veiklos vykdymu, skiriasi nuo valstybės įmonių, dėl kurių Teisingumo Teismas yra priėmęs minėtą sprendimą, situacijos.

112 Remiantis tuo, kas išdėstyta, ieškinio antrojo pagrindo pirmąjį kaltinimą reikia atmesti.

2. Dėl antrojo kaltinimo, grindžiamo prieštaringu ginčijamo sprendimo motyvavimu

113 Ieškovės reiškia antrąjį kaltinimą ir tvirtina, kad ginčijamas sprendimas netinkamai motyvuotas, nes jame yra prieštaravimas, kiek tai susiję su PBPPR pobūdžiu. Jos nurodo, kad Komisija nusprendė, jog PBPPR yra viešosios administracijos dalis ir kartu tos pačios veiklos tikslu yra valstybės pagalbą gavusi įmonė (ginčijamo sprendimo 487 ir 488 konstatuojamosios dalys ir 2 straipsnis). Dėl to Komisija taip pat padarė teisės klaidą. Tas pats subjektas negali tuo pačiu metu būti viešosios administracijos dalis ir pagalbą dėl tos pačios veiklos gavusi įmonė, nes šie du statusai tarpusavyje nesuderinami.

114 Šiuo klausimu ieškovės pripažįsta, kad tas pats subjektas gali tuo pačiu metu ir skirti, ir gauti valstybės pagalbą, tačiau nurodo, kad abiem atvejais toks subjektas turi būti laikomas įmone. Todėl sprendimo skirti pagalbą priskirtinumo valstybei vertinimas turėtų būti atliekamas remiantis 2002 m. gegužės 16 d. Sprendime *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294) paminėtais požymiais. Nepripažindamas PBPPR arba įmone, arba kitu subjektu, ginčijamas sprendimas neleidžia ieškovėms nustatyti, koks priskirtinumo valstybei kriterijus taikomas PBPPR, t. y. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendime *Prancūzija / Komisija* (C-482/99, EU:C:2002:294) paminėti požymiai ar vien priklausymas viešajai administracijai. Todėl ginčijamas sprendimas yra nepakankamai motyvuotas, kiek tai susiję su PBPPR kvalifikavimu.

115 Komisija nesutinka su šiais argumentais.

116 Pirmiausia pažymėtina, kad, nagrinėdama PBPPR kaip Po oro uosto valdytojui skirtas priemones, Komisija konstatavo, jog PBPPR užtikrina oro uosto infrastruktūros ir įrangos eksploatavimą komerciniais tikslais ir 2004 ir 2009 m. jai skirtos įrangos subsidijos yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (ginčijamo sprendimo 488 ir 531 konstatuojamosios dalys).

117 Toliau pažymėtina, kad, nagrinėdama ieškovėms suteiktą pagalbą, Komisija pasirėmė įvairiais elementais, kaip antai įstatymu įsteigtos viešosios institucijos statusu, visuotinės svarbos uždavinių vykdymu, ekonominės veiklos papildomu pobūdžiu ir valstybės priežiūra, tam, kad remdamasi tuo padarytų išvadą, jog PBPPR yra ir viešosios administracijos dalis, ir viešosios valdžios institucija, kurios elgesys priskirtinas valstybei (ginčijamo sprendimo 269–276 konstatuojamosios dalys). Komercinių sutarčių sudarymas su ieškovėmis buvo šio elgesio dalis.

118 Taigi konstatuotina, kad Komisija nusprendė, jog PBPPR dėl savo ekonominės veiklos gavo valstybės pagalbą (nagrinėjamu atveju – įrangos subsidijas), tačiau taip pat yra subjektas, kuris, vertinamas kaip viešasis subjektas, pritarė pagalbos teikimui ieškovėms (nagrinėjamu atveju – sudarydamas aptariamas komercines sutartis).

119 Vis dėlto, kadangi aptariama valstybės pagalba skyrėsi ir, be to, kiekviena jų ginčijamame sprendime buvo atskirai išnagrinėta, negalima manyti (kaip teigia ieškovės), kad kvalifikavimas kaip pagalbos gavėjo ir kaip subjekto, laikomo viešosios valdžios institucija, nagrinėjamu atveju yra nesuderinamas. Viešasis subjektas gali būti valstybės pagalbos gavėjas, jeigu tai yra aktyviai rinkoje veikianti įmonė. Vis dėlto visiškai negalima atmesti galimybės, kad viešoji institucija, kuriai pavesta vykdyti visuotinės svarbos uždavinius prižiūrint valstybei ir kuri, tai darydama, vykdo ekonominę veiklą, gali ne tik būti laikoma viešosios valdžios institucija, bet ir kitokios priemonės kontekste teikti pagalbą įmonėms, kaip antai ieškovėms (šiuo klausimu žr. 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt / Komisija*, T-443/08 ir T-455/08, EU:T:2011:117, 143 ir 145 punktus).

120 Primintina, kad niekas netrukdo ekonominės veiklos vykdymo integruoti į struktūras, susijusias su viešuoju administravimu (1991 m. balandžio 23 d. Sprendimo *Höfner ir Elser*, C-41/90, EU:C:1991:161, 21 punktas). Be to, tai, kad subjektas tuo pačiu metu vykdo ekonominę veiklą ir veiklą, kuri tokia nėra, netrukdo laikyti jo įmone pagal valstybės pagalbos taisykles, kiek tai susiję su pirmąja veikla (šiuo klausimu žr. 2002 m. spalio 24 d. Sprendimo *Aéroports de Paris / Komisija*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, 74 punktą).

121 Subjekto, kaip antai eksploatuojančiojo oro uostą, integravimas į viešąją administraciją taip pat nedraudžia to, kad šis subjektas galėtų gauti valstybės pagalbą. Primintina, kad nuo valstybės atskiro teisinio subjektiškumo, kuris pagal nacionalinę teisę suteikiamas ekonominę veiklą vykdančiai institucijai, buvimas ar nebuvimas neturi įtakos finansinių santykių tarp valstybės ir šios institucijos buvimui, taigi ir šios institucijos galimybei gauti valstybės pagalbą, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (šiuo klausimu žr. 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt / Komisija*, T-443/08 ir T-455/08, EU:T:2011:117, 128 ir 129 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

122 Remiantis tuo, darytina išvada, kad, priešingai, nei teigia ieškovės, ginčijamame sprendime tiek, kiek jame PBPPR laikomi tuo pat metu ir pagalbos gavėju, ir viešosios valdžios institucija, nėra nei prieštaravimo, nei teisės klaidos ar motyvavimo stokos.

123 Taigi ieškinio antrojo pagrindo antrasis kaltinimas turi būti atmestas.

124 Remiantis tuo, kas išdėstyta, visą ieškinio antrąjį pagrindą reikia atmesti.

C. Dėl ieškinio trečiojo pagrindo, grindžiamo klaidingu rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus taikymu

125 Ieškinio trečiajame pagrinde ieškovės tvirtina, kad Komisija netinkamai taikė rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų ir dėl to pažeidė SESV 107 straipsnio 1 dalį.

126 Šį ieškinio pagrindą sudaro dvi dalys. Pirma, ieškovės teigia, kad Komisija nepagrįstai atsisakė atlikti lyginamąją analizę, nors, jeigu tokia analizė būtų buvusi atlikta, Komisija būtų padariusi išvadą, kad pagalbos nebuvo. Be to, ginčijamas sprendimas šiuo klausimu nepakankamai motyvuotas. Antra, ieškovių teigimu, atlikdama papildomo pelningumo analizę ji padarė akivaizdžių vertinimo klaidų ir nepakankamai ją motyvavo.

127 Komisija nesutinka su šiais argumentais.

128 Prieš nagrinėjant šio ieškinio pagrindo abi dalis pirmiausia primintina, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją valstybės pagalbos sąvoka, kaip apibrėžta SESV, yra teisinio pobūdžio ir turi būti aiškinama vadovaujantis objektyviais kriterijais. Dėl šios priežasties Sąjungos teismas, atsižvelgdamas tiek į jam pateikto konkretaus ginčo aplinkybes, tiek į Komisijos atliktus techninius ar sudėtingus vertinimus, iš esmės privalo vykdyti visapusišką kontrolę, kiek tai susiję su klausimu, ar priemonė patenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį (žr. 2016 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija ir Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 87 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

129 Vis dėlto Teisingumo Teismas nusprendė, kad teisminė kontrolė, kiek tai susiję su klausimu, ar priemonė patenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, yra ribota, kai Komisijos vertinimai yra techninio pobūdžio arba sudėtingi (2016 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija ir Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 88 punktas).

130 Kai siekdama nustatyti, ar priemonė patenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, Komisija turi taikyti apdairaus privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikos sąlygomis, kriterijų, šio kriterijaus taikymas paprastai reiškia, kad Komisija turi atlikti sudėtingą ekonominį vertinimą (2016 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija ir Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 89 punktas).

131 Vis dėlto, nors Bendrasis Teismas neturi savo ekonominiu vertinimu pakeisti Komisijos atlikto vertinimo, pagal dabar jau suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją Sąjungos teismas turi ne tik patikrinti nurodytų įrodymų faktinį teisingumą, patikimumą ir nuoseklumą, bet ir nustatyti, ar šie įrodymai apima visus esminius duomenis, į kuriuos reikia atsižvelgti vertinant sudėtingą situaciją, ir ar jie gali pagrįsti jais remiantis padarytas išvadas (šiuo klausimu žr. 2016 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija ir Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 91 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

1. Dėl pirmosios dalies, grindžiamos Komisijos padarytomis vertinimo klaidomis ir motyvavimo stoka tiek, kiek ji atsisakė atlikti oro uosto paslaugų sutarčių ir rinkodaros paslaugų sutarčių lyginamąją analizę

(Praleista)

a) Dėl lyginamosios analizės kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus taikymo metodo atmetimo

138 Ieškovės tvirtina, kad Komisija neatsižvelgė į tai, jog lyginamoji analizė yra pagrindinis vertinimo metodas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus taikymo tikslais, siekiant nustatyti, ar privačiai šaliai susitarimas suteikė pranašumą, nes šis metodas, be to, atitinka teisinio saugumo principą. Remdamosi 2003 m. liepos 3 d. Sprendimu *Chronopost ir kt. / Ufex ir kt.* (C-83/01 P, C-93/01 P ir C-94/01 P, EU:C:2003:388, 38 ir 39 punktai) jos teigia, kad pagal bendrąjį Sąjungos teisės principą Komisija papildomo pelningumo analize galėjo remtis tik tuo atveju, kai lyginamoji analizė, visų pirma lyginant su privačiu investuotoju, nebuvo galima.

139 Iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad sąlygos, kurias turi atitikti priemonė, kad ją apimtų sąvoka „pagalba“, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnį, nėra tenkinamos, jei įmonė, kuriai skirta priemonė, tą patį pranašumą kaip tas, kuris jai suteiktas valstybės ištekliais, galėjo įgyti esant aplinkybėms, kurios atitinka įprastas rinkos sąlygas (2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija / EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 78 punktas ir 2013 m. sausio 24 d. Sprendimo *Frucona Košice / Komisija*, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 70 punktas). Šis vertinimas iš esmės atliekamas taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų (šiuo klausimu pagal analogiją žr. 2013 m. sausio 24 d. Sprendimo *Frucona Košice / Komisija*, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 71 punktą).

140 Siekiant nustatyti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikia įvertinti, ar panašiomis aplinkybėmis tokio dydžio, kuris gali būti palygintas su viešąjį sektorių valdančių subjektų dydžiu, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas galėjo sudaryti aptariamas sutartis (šiuo klausimu pagal analogiją žr. 1990 m. kovo 21 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-142/87, EU:C:1990:125, 29 punktą ir 2014 m. liepos 3 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, T-319/12 ir T-321/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:604, 40 ir 42 punktus).

141 Vis dėlto nustatymas, ar rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas būtų sudaręs kurį nors iš aptariamų susitarimų, nebūtinai reiškia, kad Komisija turi pareigą taikyti lyginamosios analizės metodą. Šis metodas yra tik vienas iš analitinių instrumentų, siekiant nustatyti, ar įmonė, kuriai skirta priemonė, įgijo ekonominį pranašumą, kurio įprastomis rinkos sąlygomis nebūtų įgijusi (šiuo klausimu pagal analogiją žr. 2003 m. kovo 6 d. Sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen / Komisija*, T-228/99 ir T-233/99, EU:T:2003:57, 250 ir 254 punktus ir 2014 m. liepos 3 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, T-319/12 ir T-321/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:604, 43 ir 44 punktus).

142 Teisę pasirinkti tinkamą instrumentą turi Komisija, laikydamasi jai tenkančios pareigos atlikti išsamią visų reikšmingų ginčo objektu esančios operacijos ir jos konteksto, įskaitant įmonės, kuriai skirta priemonė, ir atitinkamos rinkos situaciją, aplinkybių analizę, siekiant nustatyti, ar įmonė, kuriai skirta priemonė, įgijo ekonominį pranašumą, kurio įprastomis rinkos sąlygomis nebūtų įgijusi (šiuo klausimu pagal analogiją žr. 2003 m. kovo 6 d. Sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen / Komisija*, T-228/99 ir T-233/99, EU:T:2003:57, 251 ir 258 punktus ir 2014 m. liepos 3 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, T-319/12 ir T-321/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:604, 45 punktą).

143 Taigi nagrinėjamu atveju, nesant būtinumo šiame etape vertinti Komisijos motyvų, nurodytų siekiant šioje byloje netaikyti lyginamosios analizės, pagrįstumą, manytina, kad ji, nepadarydama klaidos, ginčijamo sprendimo 359–372 konstatuojamosiose dalyse galėjo detaliai išanalizuoti, koks buvo tinkamiausias vertinimo metodas, pasirinktinas siekiant taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų. Todėl abejodama, ar buvo įmanoma apibrėžti tinkamą palyginimo parametrą siekiant nustatyti tikslią oro uosto paslaugų rinkos kainą, ir atsižvelgdama į oro uostų sąnaudų ir pajamų skirtumus, menką galimybę palyginti oro uostų ir oro transporto bendrovių sandorius, sunkumą rasti oro uosto ir panašių sandorių pavyzdį ir paslaugų teikimą už kainą, lemiančią papildomus nuostolius, Komisija pasirinko papildomo pelningumo analizės metodą ir nusprendė netaikyti lyginamosios analizės.

144 Šio Komisijos požiūrio nepaneigia ieškovių nurodyta jurisprudencija, t. y. 2003 m. liepos 3 d. Sprendimas *Chronopost ir kt. / Ufex ir kt.* (C-83/01 P, C-93/01 P ir C-94/01 P, EU:C:2003:388, 38 ir 39 punktai), pagal kurią, nesant bet kokios galimybės palyginti valstybės įmonės situacijos su privačios įmonės, neveikiančios rezervuotame sektoriuje, situacija, įprastos rinkos sąlygos, kurios būtinai yra hipotetinės, turi būti vertinamos atsižvelgiant į objektyvias ir patikrinamas esamas aplinkybes, pavyzdžiui, valstybės įmonės patirtas sąnaudas. Ši jurisprudencija turi būti aiškinama atsižvelgiant į bylos, kurioje minėtas sprendimas priimtas, aplinkybes, t. y. galimybės taikyti lyginamąją analizę nebuvimą, taigi ir pasirinkimo tarp tokios analizės ir kitų metodų nebuvimą. Todėl minėtame sprendime, priešingai, nei iš esmės teigia ieškovės, Teisingumo Teismas nepriėmė sprendimo dėl lyginamosios analizės ir kitų metodų hierarchijos buvimo, o tik konstatavo galimybės konkrečiu atveju remtis lyginamąja analize nebuvimą.

145 Remiantis tuo, darytina išvada, kad negalima pritarti ieškovių argumentui, grindžiamam 2003 m. liepos 3 d. Sprendime *Chronopost ir kt. / Ufex ir kt.* (C-83/01 P, C-93/01 P ir C-94/01 P, EU:C:2003:388) tariamai nurodyto bendrojo Sąjungos teisės principo, kuris nustato lyginamosios analizės ir kitų metodų hierarchiją, egzistavimu.

146 Be to, ieškovės negali pagrįstai remtis tuo, kad 2003 m. kovo 6 d. Sprendimas *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen / Komisija* (T-228/99 ir T-233/99, EU:T:2003:57) ir 2014 m. liepos 3 d. Sprendimas *Ispanija ir kt. / Komisija* (T-319/12 ir T-321/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:604) buvo susiję su analitiniu vidutinio našumo sektoriuje instrumentu, nes tuose sprendimuose Teisingumo Teismas nusprendė, kad vidutinio našumo sektoriuje naudojimas yra tik vienas iš kitų analitinių instrumentų taikant SESV 107 straipsnio 2 dalį.

147 Ieškovės taip pat negali pagrįstai remtis jurisprudencija, pagal kurią tai, kad ginčo objektu esanti operacija viešosios valdžios institucijai yra tinkama, neatleidžia Komisijos nuo pareigos patikrinti, ar aptariama priemonė įmonei, kuriai ji skirta, suteikė ekonominį pranašumą, kurio ši įprastomis rinkos sąlygomis nebūtų įgijusi (2003 m. kovo 6 d. Sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen / Komisija*, T-228/99 ir T-233/99, EU:T:2003:57, 315 punktas ir 2010 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Graikija ir kt. / Komisija*, T-415/05, T-416/05 ir T-423/05, EU:T:2010:386, 213 punktas). Papildomo pelningumo analize siekiama patikrinti, ar sudarydama sutartį viešosios valdžios institucija, veikianti kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, esantis kiek įmanoma tokioje pačioje situacijoje, suteikė kitai sutarties šaliai ekonominį pranašumą, kurio ši įprastomis rinkos sąlygomis nebūtų įgijusi.

148 Galiausiai dėl ieškovių argumento, kad sutarties, kuri valstybiniam oro uostui nėra pelninga dėl jo paties neefektyvumo, sudarymu oro transporto bendrovei nesuteikiama pranašumo atsižvelgiant į įprastas rinkos sąlygas, pažymėtina, kad pagal jurisprudenciją (šio sprendimo 140 ir 181 punktai) rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus taikymu siekiama ne reikalauti minimalaus efektyvumo vykdant konkrečią veiklą, o nustatyti, ar panašiomis aplinkybėmis panašiam privačiam investuotojui galėjo būti taikoma aptariama priemonė. Reikia atsižvelgti į viešojo subjekto, kurio elgesys lyginamas su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto elgesiu, sąnaudų ir pajamų struktūrą. Todėl ieškovių argumentas turi būti atmestas.

149 Remiantis tuo, darytina išvada, kad ieškovių argumentai, jog siekdama taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų Komisija turėjo atlikti lyginamąją analizę, turi būti atmestas.

b) Dėl motyvų, kuriuos Komisija nurodė ginčijamame sprendime, siekdama šioje byloje netaikyti lyginamosios analizės

150 Ieškovės ginčija konkrečius motyvus, kuriuos Komisija nurodė ginčijamo sprendimo 360–369 konstatuojamosiose dalyse, siekdama šioje byloje netaikyti lyginamosios analizės.

151 Konkrečiai kalbant, jos pateikia iš esmės penkis kaltinimus, pagal kuriuos šiuose motyvuose yra vertinimo klaidų ir motyvavimo stokos.

1) Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog dėl oro uostų įvairovės lyginamoji analizė negalima

152 Ieškovės tvirtina, kad pripažindama, jog dėl oro uostų situacijų įvairovės lyginamoji analizė negalima, Komisija padarė klaidą.

153 Pirma, dėl motyvo, susijusio su oro uostų sąnaudų ir pajamų struktūros ir kitų sąlygų skirtumais (ginčijamo sprendimo 362 konstatuojamoji dalis), ieškovės teigia, kad nepateikė jokios informacijos ar pavyzdžio tam, kad paaiškintų šių skirtumų dydį ir svarbą. Vis dėlto Komisija privalėjo pateikti konkrečius su byla susijusius argumentus tam, kad pateisintų lyginamosios analizės, kuri yra pagrindinis vertinimo metodas siekiant taikyti privataus investuotojo kriterijų, atmetimą.

154 Šiuo klausimu pakanka pažymėti, kad Komisija ginčijamo sprendimo 362 konstatuojamojoje dalyje konstatavo, jog sąnaudų ir pajamų struktūra oro uostuose labai skiriasi, ir, grįsdama šią išvadą, išvardijo kelis kriterijus, lemiančius sąnaudų ir pajamų skirtumą. Be to, ieškovės nepateikė jokio konkretaus argumento, leidžiančio manyti, kad nurodant minėtus kriterijus būtų buvusi padaryta akivaizdi vertinimo klaida.

155 Antra, dėl motyvo, susijusio su menka galimybe palyginti oro uostų ir oro transporto bendrovių sandorius (ginčijamo sprendimo 363 konstatuojamoji dalis), ieškovės teigia, kad Komisija klaidingai tvirtino, jog atskirų oro uostų taikomų rinkliavų tarpusavyje apskritai negalima lyginti.

156 Šiuo klausimu konstatuotina, kad ieškovės klaidingai supranta ginčijamą sprendimą, kai teigia, kad Komisija nusprendė, jog atskirų oro uostų taikomų rinkliavų tarpusavyje negalima lyginti. Ginčijamo sprendimo 363 konstatuojamojoje dalyje Komisija paaiškino, kad, kaip patvirtina nagrinėjamas atvejis, oro uostų ir oro transporto bendrovių komerciniai ryšiai nebūtinai grindžiami viešų kainų, nustatytų konkrečioms paslaugoms, sąrašu, bet yra labai įvairūs ir dėl to jų nelabai galima palyginti remiantis stovėjimo oro uoste laiko arba vieno keleivio kaina. Be to, iš bylos medžiagos matyti, kad Po oro uosto ir ieškovių sudarytų susitarimų taikymo sritis yra gerokai platesnė nei vien oro uoste galiojančių bendrųjų tarifų, kiek tai susiję su oro uosto rinkliavomis, taikymas; jų esmė – oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutarčių sudarymas.

157 Taip pat negali būti sutinkama su ieškovių argumentu, kad Komisija ginčijamo sprendimo 363 konstatuojamojoje dalyje padarė klaidą, kai tvirtino, jog viešų kainų sąrašai nebūtinai atitinka komercines oro uostų ir oro transporto bendrovių sudarytas sutartis.

158 Priešingai, nei teigia ieškovės, oro uostų ir tam tikrų oro transporto bendrovių individualiai sutartų rinkliavų lygio, žemesnio už viešas kainas, savaime nepakanka išvadai, kad remiantis viešų kainų sąrašais atlikta lyginamoji analizė yra svarbus metodas. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Komisija ginčijamo sprendimo 366 konstatuojamojoje dalyje nusprendė, jog aptariami sandoriai apima kelias kainas, būtent oro uosto rinkliavas, antžeminių paslaugų kainą ir rinkodaros paslaugų kainą – ieškovės to neginčija. Kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 367 konstatuojamosios dalies, tokie sandoriai negali būti tinkamai lyginami apsiribojant viešų kainų sąrašuose nurodytomis rinkliavomis ir dėl to neatsižvelgiant visų pirma į atlygį už rinkodaros paslaugas.

159 Be to, kiek tai susiję su ieškovių argumentu, kad Komisija negalėjo remtis oro transporto sektoriaus Europoje liberalizavimu tam, kad pateisintų sprendimą neatlikti lyginamosios analizės, nepateikdama galinčių jį patvirtinti įrodymų, pažymėtina, kad Komisija ginčijamo sprendimo 363 konstatuojamojoje dalyje nurodė liberalizavimą, siekdama paaiškinti įvairių oro uostų taikomos komercinės praktikos heterogeniškumą, dėl kurio bet kokia vien lyginamoji analizė tampa labiau komplikuota. Priešingai, nei teigia ieškovės, ginčijamame sprendime nesiekiama atmesti galimybės taikyti lyginamąją analizę nustatant, ar rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas būtų sudaręs konkretų susitarimą liberalizuotuose sektoriuose ar netgi visuose sektoriuose.

160 Trečia, dėl ieškovių argumento, kad sprendimas netaikyti oro uostų lyginamosios analizės prieštarautų Komisijos požiūriui kituose sektoriuose, primintina, kad valstybės pagalbos sąvoka yra teisinio pobūdžio ir turi būti aiškinama remiantis tik SESV 107 straipsnio 1 dalimi, o ne bet kokia ankstesne administracine Komisijos praktika, jeigu ji būtų suformuota (žr. 2014 m. liepos 3 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, T-319/12 ir T-321/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:604, 46 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

161 Be to, vien tai, kad Komisija nepasinaudojo informacija, surinkta iš prašymų pateikti informaciją dėl oro uostų palyginimo, nepaneigia ginčijamo sprendimo patikimumo. Kaip aiškina Komisija, jai negali būti priekaištaujama dėl to, kad neatsižvelgė į informaciją, kurios ji galiausiai nelaikė svarbia priimtam

požiūriui. Ginčijamo sprendimo 365 konstatuojamojoje dalyje ji konstatavo, kad nė viena suinteresuotoji trečioji šalis nepasiūlė jai oro uosto, kuris būtų pakankamai panašus į Po oro uostą daugeliu konkrečių parametrų, pavyzdžio.

162 Taigi, remiantis visu tuo, kas išdėstyta, konstatuotina, kad ieškovių argumentai, jog Komisija klaidingai nusprendė, kad dėl oro uostų situacijų įvairovės „*Ryanair* lyginamoji analizė“ šioje byloje negalima, turi būti atmesti.

2) Dėl antrojo kaltinimo, grindžiamo klaidinga nuoroda į su AMS sudarytas rinkodaros paslaugų sutartis

163 Pirmiausia pažymėtina, kad ieškovės remiasi savo konsultanto ekonomikos klausimais parengta ataskaita, kurią jos pateikė Komisijai per administracinę procedūrą (toliau – 2011 m. rugpjūčio 31 d. studija). Visų pirma šioje studijoje, remiantis iš anksto apibrėžta metodologija, identifikuojami trys lyginami oro uostai. Toliau mokesčiai, kuriuos *Ryanair* moka Po oro uostui, palyginami su mokesčiais, kuriuos ši įmonė moka minėtiems oro uostams. Galiausiai studijoje padaryta išvada, kad mokesčių, kuriuos *Ryanair* moka Po oro uostui, lygis yra gerokai didesnis nei mokesčių, kuriuos ši įmonė moka oro uostams, su kuriais lyginama, lygis, remiantis tiek stovėjimo oro uoste laiko kaina, tiek vieno keleivio kaina. Remiantis minėta studija, pagal šiuos rezultatus mokesčiai, kuriuos *Ryanair* moka Po oro uostui, atitiko mokesčius, kuriuos šiai įmonei panašiomis aplinkybėmis būtų pasiūlęs rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis privatus investuotojas, turintis oro uostą. Be to, 2011 m. rugpjūčio 31 d. studijoje nurodyta, kad atliktoje analizėje neatsižvelgiama į rinkodaros sutartis, t. y. Po oro uosto ir AMS sudarytas rinkodaros sutartis.

164 Ieškovės tvirtina, kad Komisija klaidingai atmetė 2011 m. rugpjūčio 31 d. studiją kaip nenaudingą, motyvuodama tuo, kad joje apsiribojama mokėjimais pagal oro uosto paslaugų sutartis ir neatsižvelgiama į mokėjimus pagal rinkodaros paslaugų sutartis. Ieškovių teigimu, rinkodaros paslaugų kaina atspindi nepriklausomą rinkos vertę, kurią įrodė kelios per administracinę procedūrą pateiktos ekonomikos studijos, ir ši kaina visiškai kompensuoja šią vertę, dėl to bendras rezultatas lygus nuliui. Tai, kad oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis tą pačią dieną pasirašė tai pačiai grupei priklausančios bendrovės, neleidžia Komisijai mokėjimų pagal rinkodaros paslaugų sutartis vertinti kaip oro uosto paslaugų sutartyse numatytų oro uosto rinkliavų nuolaidų.

165 Primintina, kad kai Komisija tikrina, ar konkreti operacija turi valstybės pagalbos požymių, ji turi atsižvelgti į kontekstą, kuriame ši operacija vyksta (šiuo klausimu žr. 2011 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Konsum Nord / Komisija*, T-244/08, nepaskelbtas Rink., EU:T:2011:732, 57 punktą). Operacijos nagrinėjimas neatsižvelgiant į jos kontekstą galėtų lemti vien formalius rezultatus, kurie neatitinka ekonominės realybės (2015 m. sausio 8 d. Sprendimo *Club Hotel Loutraki ir kt. / Komisija*, T-58/13, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:1, 91 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

166 Taikant privataus investuotojo kriterijų svarbu įvertinti visą komercinį sandorį apskritai, siekiant patikrinti, ar valstybės subjektas veikė kaip racionalus rinkos ekonomikos subjektas. Vertindama aptariamas priemones Komisija privalo atsižvelgti į visas reikšmingas aplinkybes ir jų kontekstą (žr. 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-196/04, EU:T:2008:585, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

167 Nagrinėjamu atveju Komisija ginčijamame sprendime nusprendė, kad kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis yra neatsiejama nuo atitinkamos oro uosto paslaugų sutarties ir dėl to kiekvienos rinkodaros paslaugų sutarties atveju reikia analizuoti šią sutartį ir kartu sudarytą oro uosto paslaugų sutartį kaip vieną ir tą pačią priemonę (ginčijamo sprendimo 286–313 konstatuojamosios dalys). Tam, kad prieitų prie šios išvados, ji ginčijamo sprendimo 289 ir 290 konstatuojamosiose dalyse visų pirma konstatavo, kad visos rinkodaros paslaugų sutartys ir atitinkamos oro uosto paslaugų sutartys buvo sudarytos beveik tuo pačiu metu ir tų pačių šalių ir yra vienas ekonominis vienetas. Be to, Komisija ginčijamo

sprendimo 291–313 konstatuojamosiose dalyse nurodė kai kurias kitas aplinkybes, kurios atskleidžia papildomus glaudžius rinkodaros paslaugų sutarčių ryšius su tuo pačiu metu sudarytomis oro uosto paslaugų sutartimis. Todėl išanalizavusi įvairių rinkodaros paslaugų sutarčių turinį Komisija ginčijamo sprendimo 305 konstatuojamojoje dalyje konstatavo, kad rinkodaros paslaugos tiek savo trukme, tiek pobūdžiu buvo glaudžiai susijusios su *Ryanair* teikiamomis oro transporto paslaugomis, dėl kurių buvo sudarytos oro uosto paslaugų sutartys. Šiuo klausimu ji pažymėjo, kad rinkodaros paslaugų sutartyse nurodyta, kad jų pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti atitinkamas oro transporto paslaugas. Ji taip pat konstatavo, kad rinkodaros paslaugos skirtos visai ne tam, kad apskritai ir nediferencijuojant būtų užtikrintas didesnis Po ir jo regione apsilankančių turistų ir verslininkų skaičius, bet konkrečiai orientuotos į asmenis, galinčius naudotis rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytomis *Ryanair* transporto paslaugomis, ir svarbiausias rinkodaros paslaugų tikslas yra reklamuoti šias transporto paslaugas. Be to, ginčijamo sprendimo 306 konstatuojamojoje dalyje Komisija konstatavo, kad iš nurodytų faktinių aplinkybių matyti, kad, jeigu nebūtų atitinkamų oro maršrutų, taigi, ir su jais susijusių oro uosto paslaugų sutarčių, rinkodaros paslaugų sutartys nebūtų buvusios sudarytos. Galiausiai Komisija, remdamasi Prancūzijos valdžios institucijų pareiškimais, padarė išvadą, kad, kaip paaiškėjo, visos oro uosto paslaugų sutartys buvo sudarytos su sąlyga, kad bus sudarytos rinkodaros paslaugų sutartys (žr. ginčijamo sprendimo 309–311 konstatuojamąsias dalis).

168 Ieškovėms nepavyko paneigti šios analizės. Komisija nepasirėmė vien tuo, kad tai pačiai bendrovių grupei priklausančios šalys kiekvieną rinkodaros paslaugų sutartį pasirašė beveik tą pačią dieną kaip ir uosto paslaugų sutartį. Ji atsižvelgė ne tik į šias, bet ir į kitas aplinkybes, pavyzdžiui, pačius rinkodaros paslaugų sutartyse vartojamus terminus, ir į tai, kad, nesant atitinkamų oro maršrutų, rinkodaros paslaugų sutartys nebūtų buvusios sudarytos. Šiuo klausimu pažymėtina, kad aptariamose rinkodaros paslaugų sutartyse buvo aiškiai numatyta, jog jų pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas vykdyti skrydžius iš Po oro uosto.

169 Be to, ieškovės nepateikė jokių įrodymų, galinčių paneigti Komisijos atliktą analizę, pagal kurią kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis yra neatsiejamai susijusi su oro uosto paslaugų sutartimi ir oro transporto paslaugų sutartimi, kurios yra jos dalykas.

170 Remiantis tuo, darytina išvada, kad Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, kad kiekvienos rinkodaros paslaugų sutarties atveju reikia analizuoti šią sutartį ir kartu sudarytą oro uosto paslaugų sutartį kaip vieną ir tą pačią priemonę.

171 Taigi Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, kad analizuotini sandoriai yra sudėtinga visuma, sudaryta iš oro uosto paslaugų sutarties ir rinkodaros paslaugų sutarties, ir kad vien oro uosto rinkliavų, dėl kurių PBPPR pateikia sąskaitas atitinkamoms oro transporto bendrovėms, ir kituose oro uostuose mokėtinų oro uosto rinkliavų lyginamoji analizė nesuteikia jokios naudingos nuorodos apie rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus laikymąsi (ginčijamo sprendimo 367 konstatuojamoji dalis). 2011 m. rugpjūčio 31 d. studijoje oro uosto rinkliavos tik palyginamos, o teisingai taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų reikia, kad nagrinėjamu atveju oro uosto paslaugų sutartys ir rinkodaros paslaugų sutartys būtų laikomos vienu sandoriu.

172 Ieškovių argumentas, kad rinkodaros paslaugų kaina kompensavo minėtų paslaugų vertę, turi būti atmestas. Šis argumentas grindžiamas klaidinga hipoteze, kad rinkodaros paslaugos ir oro uosto paslaugos buvo atskiros ir savarankiškos (žr. šio sprendimo 165–170 punktus) ir kad dėl to rinkodaros paslaugų pirkimo kaina negali būti atimta iš oro uosto rinkliavų, gaunamų iš *Ryanair* eksploatuojamo oro maršruto ir esančių oro uosto paslaugų sutarties, sudarytos tuo pačiu metu kaip aptariama rinkodaros paslaugų sutartis, dalyku.

173 Remiantis tuo, darytina išvada, kad ieškovių teiginys, jog už rinkodaros paslaugas mokama kaina visiškai kompensuoja šių paslaugų vertę, turi būti atmestas.

174 Taigi reikia atmesti ieškovių argumentą, grindžiamą klaidinga nuoroda į su AMS sudarytas rinkodaros paslaugų sutartis.

3) Dėl trečiojo kaltinimo, grindžiamo sprendimu netaikyti lyginamosios analizės, motyvuojant tuo, kad dėl nagrinėjamų sutarčių susidaro papildomų sąnaudų, kurios yra didesnės už papildomas pajamas

175 Ieškovės tvirtina, kad Komisija padarė klaidą, kai nusprendė netaikyti lyginamosios analizės, motyvuodama tuo, kad buvo galima numatyti, jog dėl nagrinėjamų sutarčių susidarys papildomų sąnaudų, kurios bus didesnės už papildomas pajamas. Komisijos požiūris reiškia, kad taikant lyginamąją analizę turi būti atliekama papildomo pelningumo analizė, taigi, kumuliatyviai turėtų būti taikomos dvi analizės, o tai prieštarauja jurisprudencijai.

176 Komisija ginčijamame sprendime nusprendė, kad jeigu remiantis tinkama lyginamąja analize būtų galima nustatyti, kad pagal įvairius sandorius, dėl kurių atliekamas šis tyrimas, mokamos atitinkamos kainos yra lygios rinkos kainai, nustatytai remiantis lyginamųjų sandorių pagrindu, arba už šią kainą didesnės, tuo remdamasi Komisija vis dėlto negalėtų daryti išvados, kad šie sandoriai atitiko rinkos kainą, jeigu paaiškėtų, kad juos sudarant oro uostą valdytojas galėjo tikėtis dėl jų patirti papildomų sąnaudų, didesnių už papildomas pajamas. Komisijos teigimu, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas visiškai nesuinteresuotas tiekti prekių arba teikti paslaugų už rinkos kainą, kai dėl to patiriama papildomų nuostolių (ginčijamo sprendimo 368 konstatuojamoji dalis).

177 Primintina, kad lyginamoji analizė yra tik vienas iš analitinių instrumentų, siekiant taikyti privataus investuotojo kriterijų, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir kad šio analizės metodo taikymas negali atleisti Komisijos nuo pareigos atlikti išsamią visų reikšmingų ginčo objektu esančios operacijos ir jos konteksto analizę. Taigi, Komisija galėjo atsižvelgti į tai, kad atliekant konkretų sandorį buvo galima numatyti neigiamą grąžą (šiuo klausimu žr. 2014 m. liepos 3 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, T-319/12 ir T-321/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:604, 44 ir 45 punktus).

178 Taigi nagrinėjamu atveju Komisija nepadarė klaidos, kai, nagrinėdama lyginamosios analizės tinkamumą, nurodė neigiamą aptariamų sutarčių grąžą.

(Praleista)

c) Dėl kaltinimo, grindžiamo tuo, kad lyginamoji analizė rodo, jog rinkodaros paslaugų sutartys ir oro uosto paslaugų sutartys nesuteikė jokio pranašumo

228 Remdamosi administracinėje byloje esančiomis ekonominėmis ataskaitomis ir kitais įrodymais ieškovės tvirtina, kad lyginamoji analizė rodo, jog rinkodaros paslaugų sutartys ir oro uosto paslaugų sutartys nesuteikė jokio ekonominio pranašumo. Viena vertus, iš kelių ekonominių ataskaitų matyti, kad rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta kaina atitinka iš privačių klientų AMS gautą rinkos kainą arba privačių klientų už panašias paslaugas, kurias teikia kiti paslaugų teikėjai, mokamą rinkos kainą. Kita vertus, 2011 m. rugpjūčio 31 d. studija rodo, kad bendrovės *Ryanair* Po oro uostui mokamos oro uosto rinkliavos yra tokio lygio, kad atitinka rinkliavų, kurias panašiomis aplinkybėmis jai būtų pasiūlęs oro uostą turintis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, lygį.

229 Šiuo klausimu pažymėtina, kad, kaip nurodo Komisija, ieškovių argumentai, paremti minėtomis ekonominėmis ataskaitomis ir 2011 m. rugpjūčio 31 d. studija, yra netinkami, nes grindžiami klaidinga prielaida, kad rinkodaros paslaugos ir oro uosto paslaugos yra atskiros ir savarankiškos, nors, kalbant apie aptariamas sutartis, kiekvienos rinkodaros paslaugų sutarties atveju reikėjo analizuoti šią sutartį ir atitinkamą oro uosto paslaugų sutartį kaip vieną priemonę tam, kad būtų nustatyta, ar jos suteikia pranašumą (žr. šio sprendimo 165–170 punktus).

230 Dėl rinkodaros paslaugų sutarčių primintina, kad aptariamose ekonominėse ataskaitose neatsižvelgiama į tai, jog Po oro uostas AMS rinkodaros paslaugas įsigijo tam, kad būtų reklamuojamas bendrovės *Ryanair* užtikrinamų oro maršrutų eksploatavimas. Todėl abiejose ekonominėse ataskaitose reklaminių plotų ir rinkodaros paslaugų kainos *Ryanair* interneto svetainėje lyginamos su kainomis, kurias reklamai internete taiko kitų oro transporto bendrovių svetainės arba kitos keliones siūlančios interneto svetainės. Be to, kitoje ekonominėje ataskaitoje AMS tarifų lentelėse nurodytos kainos lyginamos su daug kitų Europos interneto svetainių, kuriose siūlomos kelionės, reklamos paslaugų tarifų lentelėse nurodytomis kainomis. Ataskaitose visų pirma nėra nurodyta, kad kitose interneto svetainėse, kuriose siūlomos kelionės, besireklamuojantys subjektai gali būti lyginami su oro uostais, kurie įsigyja rinkodaros paslaugas, susijusias su oro transporto bendrovės teikiamomis oro transporto paslaugomis.

231 Be to, nagrinėjamu atveju sukurtais ekonominiais ryšiais, pagrįstais hipoteze, kad rinkodaros paslaugos ir oro uosto paslaugos yra atskiros ir savarankiškos, jokiu būdu nesiekiama paneigti Komisijos analizės, pagal kurią rinkodaros paslaugų sutartys yra neatsiejamai susijusios su oro uosto paslaugų sutartimis ir jų dalyku esančiomis oro transporto paslaugomis. Todėl ieškovės negali pagrįstai remtis šiais ekonominiais ryšiais tam, kad atmestų tokią analizę.

232 Dėl rinkodaros paslaugų sutarčių, pagal kurias tam tikri privatūs oro uostai įsigijo AMS paslaugų, pavyzdžių pakanka konstatuoti, kad ieškovės neįrodė, jog privačių oro uostų situacija tuo metu, kai jie sudarė šias sutartis, buvo panaši į Po oro uosto situaciją.

233 Kiek tai susiję su oro uosto paslaugų sutartimis, pažymėtina, kad 2011 m. rugpjūčio 31 d. studijoje Po oro uoste nustatytos oro uosto rinkliavos tik palyginamos su lyginamuose oro uostuose nustatytomis rinkliavomis, neatsižvelgiant į atitinkamą rinkodaros paslaugų sutartį, nors šios dvi sutarčių rūšys turi būti laikomos viena priemone.

234 Taigi reikia atmesti šį ieškovių kaltinimą.

(Praleista)

2. Dėl antrosios dalies, grindžiamos vertinimo ir nepakankamo motyvavimo klaidomis, kiek tai susiję su papildomo pelningumo analize

(Praleista)

a) Dėl to, kad atlikdama papildomo pelningumo analizę Komisija neskyrė tinkamos vertės AMS rinkodaros paslaugoms

250 Ieškovės tvirtina, kad Komisija visas rinkodaros paslaugų sutarčių nulemtas sąnaudas priskyrė prie oro uosto paslaugų sutarčių, teigdama, jog vienintelė nauda, kurios PBPPR galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių, buvo transporto srautų augimas (nagrinėjamu atveju – užtikrinti skrydžio vietų užimtumą 85 %) tuo metu, kai *Ryanair* vykdys skrydžius, o kita nauda buvo pernelyg neužtikrinta, kad į ją būtų atsižvelgta skaičiuojant sutarčių pelningumą. Todėl Komisija paskirstė visas rinkodaros paslaugų sąnaudas per visą nagrinėjamų sutarčių galiojimo laikotarpį, neįtraukdama kitos rinkodaros paslaugų sutarčių naudos.

251 Konkrečiai kalbant, pirma, ieškovės teigia, kad, nesant pernelyg didelės kainos įrodymų, tinkama paslaugos kaina, įskaitant rinkodaros ar reklamos paslaugas, yra rinkos kaina. Kadangi atlikdama papildomo pelningumo analizę Komisija sumas, kurias Po oro uostas sumokėjo AMS, priskyrė prie sąnaudų, paslaugų, kurias suteikė AMS, vertė turėjo būti priskirta prie naudos, taigi, bendras rezultatas turėjo būti lygus nuliui.

252 Antra, ieškovės teigia, kad rinkodaros paslaugų sutarčių tikslas nebuvo užtikrinti didelį *Ryanair* skrydžių užpildymą. Po oro uostas pasiekia norimus transporto srautus per oro uosto paslaugų sutartis, o didelį skrydžių užpildymą užtikrina *Ryanair* savo pačios rinkodara, būtent dažnai skelbiamais skelbimais apie mažas kainas konkrečiais maršrutais trumpais laikotarpiais. Oro uostas negali atlikti šio darbo bendrovei *Ryanair*, naudodamasis AMS rinkodara.

253 Trečia, ieškovės tvirtina, kad Komisija nepagrįstai teigė, jog *Ryanair* interneto svetainė gali būti naudinga tik reklamuoti *Ryanair* maršrutus ir gali siūlyti tik trumpalaikę rinkodarą, nes ji nėra tokia efektyvi kaip visos kitos interneto svetainės. Jų teigimu, Komisija nenagrinėjo *Ryanair* pateiktų įrodymų, kurie rodo didelį jos interneto svetainės populiarumą, o tik paprasčiausiai tvirtino, kad ši svetainė nėra efektyvi, palyginti su kitomis interneto svetainėmis, ir kad reklama televizijoje ir afišose pasiekia daugiau vartotojų.

254 Dėl to, jų manymu, nesuteikdama tinkamos vertės AMS rinkodaros paslaugoms Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą ir nepateikė motyvų.

255 Komisija ginčija ieškovių pateiktus argumentus.

256 Pirmiausia primintina, kad savo argumentais, pateiktais grindžiant šį kaltinimą, ieškovės ginčija būdą, kuriuo rinkodaros paslaugų vertė buvo įtraukta į papildomo pelningumo analizę, kiek tai susiję su aptariamomis sutartimis.

257 Šiuo klausimu pažymėtina, kad Komisija ginčijamame sprendime išanalizavo naudą, kurios rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje PBPPR veikiantis ūkio subjektas galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarties. Ji visų pirma konstatavo, kad rinkodaros paslaugos gali paskatinti naudotis oro maršrutais, nurodytais aptariamose sutartyse. Ir pridūrė, kad šis efektas naudingas ne tik oro transporto bendrovei, bet ir Po oro uostui, nes keleivių skaičiaus augimas oro uosto valdytojui gali reikšti pajamų iš oro uosto ir kitų paslaugų padidėjimą. Tuo remdamasi ji padarė išvadą, kad, vertindamas suinteresuotumą sudaryti nagrinėjamas sutartis, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas galėjo atsižvelgti į šį teigiamą efektą (ginčijamo sprendimo 332–335 konstatuojamosios dalys). Vis dėlto Komisija kaip pernelyg neužtikrintą atmetė visą rinkodaros paslaugų sutarties naudą, nesusijusią su nagrinėjamose sutartyse nurodytais oro maršrutais ir tų sutarčių trukme (ginčijamo sprendimo 337–358 konstatuojamosios dalys). Be to, atlikdama papildomo pelningumo analizę Komisija įtraukė šį galimą naudingą efektą į skrydžių užpildymo procentą, pasirinktą sutartyse nurodytiems maršrutams (ginčijamo sprendimo 401 konstatuojamoji dalis). Tačiau sumas, kurias PBPPR sumokėjo AMS už rinkodaros paslaugų pirkimą, ji įtraukė į sąnaudas, kurios turi būti išskaičiuotos iš papildomų pajamų, susijusių su atitinkamais oro maršrutais (ginčijamo sprendimo 416 ir 429 konstatuojamosios dalys).

258 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, manytina, kad nepakankamu ginčijamo sprendimo motyvavimu grindžiami argumentai turi būti atmesti. Iš tiesų būdas, kuriuo Komisija, atlikdama papildomo pelningumo analizę, atsižvelgė į bendrovės AMS suteiktų rinkodaros paslaugų vertę, aiškiai matyti iš ginčijamo sprendimo.

259 Be to, Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos.

260 Pirma, dėl ieškovių argumento, kuriuo kritikuojama Komisijos atlikta *Ryanair* interneto svetainės naudingumo analizė ir kurį reikia išnagrinėti prieš kitus argumentus, pažymėtina, kad vertindama rinkodaros paslaugų sutarties teigiamo efekto ilgalaikiškumą, kurį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas būtų numatęs, Komisija neginčijo *Ryanair* interneto svetainės populiarumo, matomo iš pateiktų įrodymų, kiek tai susiję su apsilankymu skaičiumi – tiesiogiai ar naudojant paieškos sistemą, bet išnagrinėjo jos įtaką joje apsilankiusių asmenų elgesiui pirkti. Komisija, be kita ko, nusprendė, kad yra mažai tikėtina, jog atsiminimai, kuriuos *Ryanair* interneto svetainės lankytojai

išsaugo apie Po ir jo regiono kaip kelionių krypties reklamą, gali tęstis ilgesnį laiką ir turėti įtakos jų sprendimui įsigyti lėktuvo bilietus ilgiau nei kelias savaites (ginčijamo sprendimo 341 konstatuojamoji dalis).

261 Taigi ieškovių argumentas, kad Komisija neišnagrinėjo įrodymų, įrodančių *Ryanair* interneto svetainės populiarumą, turi būti atmestas. Kaip teisingai pažymi Komisija, minėtos interneto svetainės populiarumas neleidžia iš apsilankymo šioje interneto svetainėje, skirtoje Po, daryti išvadų apie tikėtiną ilgalaikį poveikį vartotojų elgesiui ir transporto srautus į Po oro uostą, atsižvelgiant į ribotą tokios reklamos trukmę ir į tai, kad ji buvo pateikiama beveik vien tos pačios svetainės tinklalapyje, skirtame Po, ir nebuvo matoma visoje interneto svetainėje.

262 Siekdama įvertinti poveikį vartotojų elgesiui, ginčijamo sprendimo 341 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad reklamos kampanija ilgalaikį poveikį gali turėti tuo atveju, kai reklamuojama naudojantis viena ar keliomis reklamos priemonėmis, kurias atitinkamu laikotarpiu vartotojai dažnai mato ar girdi. Kaip pavyzdį ji paminėjo reklaminę kampaniją per televizijos kanalus ir bendro pobūdžio radijo stotis, visose interneto svetainėse arba visuose lauke ar viešosiose vietose esančiuose reklaminiuose stenduose, nes tokia kampanija gali daryti ilgalaikį poveikį vartotojams, jeigu jie pasyviai ir pakartotinai mato ar girdi šiomis priemonėmis pateikiamą informaciją. Vis dėlto ji nusprendė, kad nelabai tikėtina, kad reklama vien tam tikruose *Ryanair* interneto svetainės tinklalapiuose gali turėti poveikį, trunkantį daug ilgiau negu reklamos laikotarpis. Jos nuomone, mažai tikėtina, kad *Ryanair* interneto svetainės lankytojai ilgą laiką atsimins matytą Po ir jo regiono reklamą, galinčią vėliau nei po kelių savaičių turėti įtakos jų sprendimui įsigyti lėktuvo bilietus. Ginčijamo sprendimo 342 konstatuojamojoje dalyje ji nusprendė, kad yra tikėtina, jog apsilankymas aptariamoje interneto svetainėje nėra pakankamai dažnas tam, kad vien tai priverstų vartotoją ilgą laiką prisiminti, jog šioje svetainėje vyko bilietų tam tikra kryptimi akcija.

263 Remiantis tuo, darytina išvada, kad, siekdama įvertinti rinkodaros paslaugų poveikį, Komisija iš esmės rėmėsi, pirma, kampanijų, su kuriomis vartotojai susiduria dažnai, netgi pasyviai ir pakartotinai, poveikio ir, antra, nuolaidų akcijos *Ryanair* interneto svetainėje, apsiribojančios keliais tinklalapiais ribotą dienų skaičių penkerių metų laikotarpiu, todėl nedarančios ilgalaikio poveikio ne akcijos metu, poveikio atskyrimu.

264 Ieškovės tvirtina, kad Komisijos pozicijoje neatsižvelgiama į ypač ilgą apsilankymų *Ryanair* interneto svetainėje trukmę ir ignoruojama rinkodaros ekspertų, kurie yra nustatę, kad tiksliniai rinkodaros veiksmai, orientuoti į uždaras visuomenės grupes, yra efektyvesni ir rentabilesni už tuos, kurie yra netiksliniai ir pasyvūs, skirti plačiajai visuomenei, nuomonė. Šiuo klausimu jos remiasi dviem ekonominėmis ataskaitomis.

265 Šiuo klausimu pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 342 konstatuojamojoje dalyje Komisija paaiškino ir konstatavo, kad Po regiono reklama *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapyje buvo tik paprasta nuoroda į PBPPR nurodytą interneto tinklalapį trumpais ir net labai trumpais laikotarpiais pagal dienų skaičių ir tokia nuoroda, neneigtina, negalėjo daryti ilgalaikio poveikio pasibaigus šioms akcijoms. Konkrečiai kalbant, ji paaiškino, kad ieškovės nebandė nei analizuoti, nei kiekybiškai įvertinti sumažinimo poveikio, kurį pagal rinkodaros paslaugų sutartis teikiamos rinkodaros paslaugos darė vartotojų elgesiui, ir jo įtakos Po oro uosto transporto srautams ilguoju laikotarpiu.

266 Nors atskirose aptariamų ekonominių ataskaitų vietose bendrai paaiškinta tikslinės reklamos uždarai visuomenės grupei (visų pirma per AMS) privalumai, jos neleidžia tinkamai daryti išvadų dėl realaus ilgalaikio tokios reklamos poveikio *Ryanair* interneto svetainės lankytojų elgesiui apsiperkant ir skraidymui aptariamose sutartyse nurodytais oro maršrutais.

267 Taigi ieškovėms nepavyko įrodyti, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai ginčijamo sprendimo 341 ir 342 konstatuojamosiose dalyse nusprendė, kad mažai tikėtina, jog galimybė *Ryanair* interneto svetainėje pasinaudoti akcija Po maršrutui galėjo šios interneto svetainės lankytojus paskatinti įsigyti *Ryanair* bilietus į Po praėjus kelioms savaitėms po šios akcijos, arba kad akcija šioje interneto svetainėje galėjo turėti poveikį, kuris būtų gerokai didesnis už pačią akciją.

268 Vadinasi, reikia atmesti ieškovių argumentą, kad Komisija nepagrįstai nusprendė, jog akcija *Ryanair* interneto svetainėje turėjo tik trumpalaikį efektą, neviršijantį aptariamų sutarčių trukmės ir neapimantį šiose sutartyse nenurodytų maršrutų.

269 Iš to matyti, kad ieškovėms nepavyko įrodyti, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai ginčijamo sprendimo 344 konstatuojamojoje dalyje nusprendė, kad nors dėl rinkodaros paslaugų keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytais maršrutais, skaičius šių paslaugų teikimo laikotarpiu galėjo padidėti, labai tikėtina, kad pasibaigus šiam laikotarpiui arba skraidinant kitais maršrutais tokio efekto nebuvo arba jis buvo labai nedidelis.

270 Dėl tų pačių priežasčių reikia atmesti ieškovių argumentą, kad Komisija nepagrįstai neišnagrinėjo, ar reklama *Ryanair* interneto svetainėje padidino bendrą Po oro uosto matomumą tarp visų potencialių *Ryanair* keleivių ir specializuotų mažmeninės prekybos bendrovių oro uoste.

271 Taigi reikia atmesti ieškovių argumentą, kad Komisija klaidingai įvertino *Ryanair* interneto svetainės rinkodaros efektą.

272 Antra, dėl argumento, kad rinkodaros paslaugų vertė lygi rinkos kainai, todėl ji kompensavo šių paslaugų įsigijimo kainą kaip sąnaudas atliekant papildomo pelningumo analizę, manytina, kad rinkodaros paslaugos ir oro uosto paslaugos yra atskiros ir savarankiškos paslaugos, todėl rinkodaros paslaugų vertė turi būti vertinama neatsižvelgiant į tai, kad *Ryanair* skraido oro maršrutais, kurie yra su jais susijusių oro uosto paslaugų sutarčių dalykas.

273 Ieškovės tinkamai nenuginčijo priešingo požiūrio, kurio laikytasi ginčijamame sprendime ir pagal kurį rinkodaros paslaugos ir oro uosto paslaugos yra glaudžiai susijusios tiek, kiek jomis daugiausia siekiama reklamuoti oro maršrutus (žr. šio sprendimo 165–170, 279 ir 280 punktus). Laikydamasi šio požiūrio Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo rinkodaros paslaugų pirkimo kainą laikyti papildomomis sąnaudomis, kurios turi būti išskaičiuojamos iš papildomų pajamų, gautų iš aptariamų oro maršrutų.

274 Be to, ieškovės taip pat tinkamai nenuginčijo Komisijos atliktos analizės, pagal kurią rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas bet kokią kitą naudą nei ta, kurią lemia keleivių skaičiaus padidėjimas *Ryanair* eksploatuojamuose oro maršrutuose, būtų laikęs pernelyg neužtikrinta, kad į ją būtų galima atsižvelgti kiekybiškai (žr. ginčijamo sprendimo 337–358 konstatuojamąsias dalis).

275 Komisija konstatavo, kad net jeigu rinkodaros paslaugos galėjo paskatinti naudotis aptariamose sutartyse nurodytais oro maršrutais šių sutarčių galiojimo laikotarpiu, labai tikėtina, kad pasibaigus šiam laikotarpiui arba skraidinant kitais maršrutais tokio efekto nebuvo arba jis buvo labai nedidelis (ginčijamo sprendimo 339–342 ir 344 konstatuojamosios dalys). Ieškovėms nepavyko paneigti šios išvados (žr. šio sprendimo 260–268 punktus).

276 Ieškovės nepateikė jokių įrodymų, kuriais galėtų būti nuginčyta Komisijos atlikta analizė, pagal kurią taikant abu metodus, kuriuos *Ryanair*, vykstant administracinei procedūrai, 2014 m. sausio 17 ir 31 d. studijose pasiūlė tam, kad būtų įvertinta rinkodaros paslaugų sutarčių nauda, nesusijusi su aptariamais oro maršrutais ir skraidymo šiais oro maršrutais laikotarpiu, gaunami labai neužtikrinti ir nepatikimi rezultatai (ginčijamo sprendimo 345–357 konstatuojamosios dalys).

277 Šiomis aplinkybėmis ieškovės neįrodė, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, papildomo pelningumo analizę pagrindusi prielaida, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas į rinkodaros paslaugų sutartį atsižvelgtų tik dėl teigiamo efekto keleivių, naudojančių *Ryanair* užtikrinamą oro maršrutą, skaičiui, taigi ir papildomoms pajamoms, susijusioms su keleivių srautais šiuo maršrutu, ir nusprendusi, kad rinkodaros paslaugų pirkimo kaina, kuri turi būti mokama AMS, Po oro uostui yra papildomos sąnaudos, kurios turi būti išskaičiuojamos iš papildomų pajamų, o ne kompensuojamos rinkodaros paslaugų verte.

278 Trečia, reikia atmesti ieškovių argumentą, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog rinkodaros paslaugų sutarties tikslas buvo užtikrinti didelį *Ryanair* skrydžių užpildymą.

279 Šiuo klausimu pažymėtina, kad Komisija, remdamasi įvairia su rinkodaros paslaugų sutartimis susijusia informacija, aprašyta ginčijamo sprendimo 292–304 konstatuojamosiose dalyse, nusprendė, jog rinkodaros paslaugų adresatai buvo būtent asmenys, galintys naudotis *Ryanair* transporto paslaugomis, ir pagrindinis jų tikslas buvo reklamuoti šias paslaugas, o ne bendrai ir nediferencijuojant tai, kad Po ir jo regione lankytųsi turistai ir verslininkai (ginčijamo sprendimo 305 konstatuojamoji dalis).

280 Reikia pritarti šiai analizei, kuri pagrįsta išvada, kad Po oro uosto valdytojams teiktos rinkodaros paslaugos buvo skirtos potencialiems *Ryanair* keleiviams, kurie naudojasi šios oro transporto bendrovės užtikrinamais oro maršrutais į Po oro uostą ir iš jo, net jeigu šiomis paslaugomis reklamuojami turistiniai objektai ir verslo susitikimai Po regione. Todėl tampa aišku, kad minėtos paslaugos glaudžiai susijusios su *Ryanair* užtikrinamais oro maršrutais.

281 Be to, *Ryanair* oro maršrutų reklama naudojantis iš AMS įsigytomis rinkodaros paslaugomis netrukdo *Ryanair* pačiai užtikrinti didelį skrydžių užpildymą skelbiant savo pačios reklamą.

282 Ketvirta, ieškovės dublike tvirtina, kad Komisija nepagrįstai atsisakė įtraukti rinkodaros paslaugų pranašumus į savo atliktą papildomo pelningumo analizę, pateikusi ginčijamo sprendimo 379 konstatuojamojoje dalyje nurodytą motyvą – kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas būtų atsisakęs sudaryti sandorį, susidedantį iš rinkodaros paslaugų sutarties ir oro uosto paslaugų sutarties, jeigu vykdant šį sandorį patirtos papildomos sąnaudos būtų viršijusios papildomas pajamas (vertinant atnaujinta verte), net jeigu už šias paslaugas rinkoje mokėtina kaina būtų buvusi mažesnė už rinkos kainą ar lygi jai.

283 Ieškovių manymu, šiame Komisijos teiginyje neatsižvelgiama į ekonominę realybę. Privačios bendrovės dažnai investuoja dideles sumas į savo prekių ženklo vystymo programas, iš pradžių arba startuojant patirdamos papildomų nuostolių. Tikslas yra ne nedelsiant susigrąžinti investicijas, o gauti ilgalaikę naudą. Ieškovės remiasi ankstesne Komisijos sprendimų priėmimo praktika; joje, atliekant papildomo pelningumo analizę, būdavo atsižvelgiama į kokybinius ir strateginius oro uostų tikslus, išeinančius už paprasčiausios sąnaudų ir pelno analizės ribų. Rinkodaros indėlis į oro uosto įvaizdį taip pat būdavo laikomas naudingu šiai analizei. Be to, jos daro nuorodą į 2014 m. gairių 66 punktą, kuriame numatyta, kad vertindama oro uostų ir bendrovių susitarimus Komisija taip pat atsižvelgia į tai, kokiu mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu. Remiantis jurisprudencija, nedideli nuostoliai, nesant geresnės alternatyvos, atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų. Neigiama pardavimo kaina gali atitikti šį kriterijų, nebent yra kitų galimybių, pavyzdžiui, bankrotas, todėl nuostoliai valstybei, kuri buvo pardavėja, yra mažesni. Taigi Komisija nepagrįstai neįvertino nuostolių, kurie lėmė oro uosto uždarymą.

284 Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad pagal jurisprudenciją priemonės pripažinimas valstybės pagalba negali priklausyti nuo subjektyvaus Komisijos vertinimo ir turi būti nustatytas nepriklausomai nuo bet kokios ankstesnės šios institucijos administracinės praktikos, net jeigu ji būtų suformuota (žr. 2014 m. liepos 3 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, T-319/12 ir T-321/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:604, 46 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

285 Remiantis tuo, darytina išvada, kad nenaudinga nagrinėti, ar ieškovių nurodyta ankstesnė Komisijos sprendimų priėmimo praktika yra suformuota.

286 Vis dėlto ieškovių argumentą reikia išnagrinėti atsižvelgiant į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų, išplaukiantį iš SESV 107 straipsnio 1 dalies.

287 Nagrinėjamu atveju Komisija ginčijamo sprendimo 379 konstatuojamojoje dalyje konstatavo, kad hipotetinis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, atsižvelgdamas į pelningumo perspektyvas, nebūtų linkęs įsigyti rinkodaros paslaugų, jeigu numatytų, kad, nepaisant teigiamo šių paslaugų poveikio atitinkamais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, dėl sutarčių patirtos papildomos sąnaudos viršytų papildomas pajamas (vertinant atnaujinta verte).

288 Nesant būtinumo priimti sprendimą dėl to, ar, atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 1 dalį, oro uostą eksploatuojantis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas galėtų įsigyti rinkodaros paslaugų patirdamas papildomų nuostolių (grynąja atnaujinta verte), konstatuotina, kad bet kuriuo atveju ieškovės neįrodė, jog toks ūkio subjektas, veikiantis vietoje PBPPR, tokiu atveju, kaip nagrinėjamasis, būtų nusprendęs taip veikti.

289 Nagrinėjamu atveju ieškovės argumentuodamos tik bendrai tvirtina, kad privačios bendrovės dažnai investuoja dideles sumas į savo prekių ženklo vystymo programas, iš pradžių patirdamos papildomų nuostolių ir negaudamos investicinės grąžos nedelsiant, tačiau turėdamos tikslą gauti pelno ilguoju laikotarpiu. Jos neįrodė, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai ginčijamo sprendimo 345–357 konstatuojamosiose dalyse nusprendė, kad rinkodaros paslaugų sutarčių nauda, nesusijusi su aptariamais oro maršrutais ir skraidymo šiais oro maršrutais laikotarpiu, yra ypač neužtikrinta ir negali būti kiekybiškai įvertinta taip patikimai, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas tokį patikimumą laikytų pakankamu.

290 Konkrečiai kalbant, ieškovės visų pirma nepateikė jokių įrodymų, kuriais galėtų būti nuginčyta Komisijos atlikta analizė, pagal kurią taikant abu metodus, kuriuos *Ryanair*, vykstant administracinei procedūrai, 2014 m. sausio 17 ir 31 d. studijose pasiūlė tam, kad būtų įvertinta rinkodaros paslaugų sutarčių nauda, nesusijusi su aptariamais oro maršrutais ir skraidymo šiais oro maršrutais laikotarpiu, t. y. būsimas pajamas iš, be kita ko, didelio prekės ženklo žinomumo ir įvaizdžio dėl rinkodaros paslaugų, gaunami labai neužtikrinti ir nepatikimi rezultatai (žr. ginčijamo sprendimo 347–350 ir 353 konstatuojamąsias dalis).

291 Remiantis tuo, darytina išvada, kad ieškovės neįrodė, jog rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, veikiantis vietoje Po oro uosto valdytojų, būtų nusprendęs, kad iš AMS įsigytos rinkodaros paslaugos yra investicija, galinti generuoti pelną ilgesniuoju laikotarpiu.

292 Galiausiai, kiek tai susiję su ieškovių argumentu, grindžiamu pigiausiu sprendimu, pažymėtina, kad ginčijamame sprendime Komisija, nepadarydama klaidos, konstatavo, jog rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, būdamas Po oro uosto valdytojų vietoje, būtų tikėjęsis, kad aptariamos sutartys nebus pelningos. Todėl, kaip pagrįstai nurodė Komisija, atsisakymas pasirašyti aptariamas sutartis tokiam ūkio subjektui buvo geresnė alternatyva, nes šių sutarčių papildomas pelningumas buvo neigiamas ir jų sudarymas lėmė finansinės minėto oro uosto situacijos pablogėjimą.

293 Taigi, net darant prielaidą, kad Po oro uosto uždarymas jo savininkui lėmė didesnius nuostolius nei papildomi nuostoliai, kurių tikėtasi įgyvendinant aptariamų sutarčių derinį, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, veikdamas kaip minėto oro uosto valdytojas, atsižvelgdamas į pelningumo perspektyvas, nagrinėjamu atveju vis dėlto būtų teikęs pirmenybę atsisakymui sudaryti šias sutartis.

294 Remiantis tuo, darytina išvada, kad ieškovių argumentus reikia atmesti.

295 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos Komisija, atlikdama papildomo pelningumo analizę, galėjo atsižvelgti tik į pajamas, kurias sugeneravo nagrinėjamose sutartyse nurodyti oro maršrutai šiose sutartyse numatytu laikotarpiu, net jeigu ji atsižvelgė į su rinkodaros paslaugų sutartimi susijusias sąnaudas, kurios visos buvo laikomos patirtomis minėtu laikotarpiu.

296 Remiantis tuo, darytina išvada, kad visi ieškovių argumentai, kad Komisija nesuteikė tinkamos vertės AMS rinkodaros paslaugoms, turi būti atmesti.

297 Galiausiai ieškovės dublike tvirtina, kad atsiliepime į ieškinį pateiktas Komisijos teiginys, jog rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas nemokėtų savo klientui už laikotarpį iki aštuonerių metų, tikėdamasis susigrąžinti išleistus pinigus paskesniais metais, yra nepagrįstas.

298 Ieškovės teigia, kad oro uostai yra dideli ilgalaikiai infrastruktūros projektai, kurių investavimo laikotarpis apima kelis dešimtmečius, ir, vadovaujantis literatūra ekonomikos ir finansų srityse, investicijų pelningumas neturėtų būtinai apsiriboti grynąja atnaujinta verte neįtraukiant būsimų finansinių srautų, kuriuos generuoja ši investicija, tačiau galėtų taip pat apimti strateginių opcijų vertę. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas galėtų atlikti trumpalaikę deficitinę investiciją, net ir su nuline ar neigiama grynąja atnaujinta verte, jeigu ta investicija turėtų strateginę vertę ir suteiktų įmonei galimybę atlikti pelningesnes investicijas ilgesniu laikotarpiu, kurios kompensuotų pirminius nuostolius. Todėl deficitinė reklaminė programa galėtų būti strateginė investicija tiek, kiek ji augintų prekių ženklo vertę ir taip didintų bendrovės pelningumą ilguoju laikotarpiu.

299 Nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos Komisija galėjo nuspręsti, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, būdamas Po oro uosto valdytojų vietoje, nebūtų tikėjęsis atnaujinti aptariamų sutarčių, todėl nebūtų sutikęs patirti nuostolių sutartyse numatytu laikotarpiu, motyvuojant tuo, kad jie bus jam kompensuoti pelnu ateityje (žr. šio sprendimo 365–380 punktus).

300 Pažymėtina, kad, kaip nurodė Komisija, ieškovės neįrodė, kad literatūra ekonomikos ir finansų srityse, susijusi su elektros energijos sektoriumi ir kapitalo investicijų projektais, būtų reikšminga vertinant Po oro uosto valdytojo elgesį, kai šis atidaro naują oro maršrutą. Bet kuriuo atveju, kalbant apie prekių ženklo vertės auginimą ilguoju laikotarpiu įgyvendinant rinkodaros programą, pakanka pateikti nuorodą į šio sprendimo 289 ir 290 punktus.

301 Taigi reikia atmesti ieškovių argumentą ir priimti sprendimą atmesti visą kaltinimą.

b) Dėl Po oro uosto valdytojo sprendimo sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį motyvų atmetimo

302 Ieškovės teigia, kad ginčijamo sprendimo 379 konstatuojamojoje dalyje esančiu Komisijos teiginiu, jog ūkio subjektas, atsižvelgdamas į pelningumo perspektyvas, nebūtų linkęs sudaryti rinkodaros paslaugų sutarties, jeigu numatytų, kad dėl aptariamų sutarčių patirtos papildomos sąnaudos viršytų papildomas pajamas, neatsižvelgiama į ekonominę realybę. Privačios bendrovės dažnai investuoja dideles sumas į prekių ženklo vystymą, žinodamos, kad iš pradžių patirs papildomų nuostolių. Jų tikslas yra ne sulaukti investicijų grąžos nedelsiant, o gauti naudą ilguoju laikotarpiu.

303 Ieškovės tvirtina, kad Komisija neatsižvelgė į daugelį kokybinės ir strateginės naudos, kurios PBPPR gali pagrįstai tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių, aspektų, būtent Po oro uosto įvaizdžio pagerėjimą ir jo prekinės vertės padidėjimą, oro transporto bendrovių diversifikavimą ir atvykstančių keleivių santykio padidėjimą.

304 Ieškovės nurodo jurisprudenciją, pagal kurią Komisija įpareigojama vertinant ginčijamas priemones atsižvelgti į visas svarbias aplinkybes, ankstesnę Komisijos sprendimų priėmimo praktiką, susijusią su pagalbos oro uostams priemonėmis, kurioje atsižvelgta į kokybinius ir strateginius tikslus, taip pat

sąnaudų ir pelno analizę ir 2014 m. gairių 66 punktą. Dublike jos priduria, kad numatomo pelno įtraukimas į analizę lėmė tai, kad papildomos sąnaudos neviršija papildomų pajamų (vertinant atnaujinta verte).

305 Komisija mano, kad papildomo pelningumo sąlyga, numatyta 2014 m. gairių 63 punkte, pagal kurį oro uosto ir oro transporto bendrovės sudarytas susitarimas gali būti pripažįstamas atitinkančiu rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų, jeigu juo laipsniškai, žiūrint iš *ex ante* pozicijų, prisidedama prie oro uosto pelningumo, ir tų pačių gairių 66 punkte numatyta sąlyga, kad turi būti atsižvelgiama į tai, kiek susitarimas gali būti laikomas globalios oro uosto strategijos, kuri turėtų padaryti jį pelningą bent jau ilguoju laikotarpiu, dalimi, yra kumuliacinės sąlygos. Komisija paaiškina, kad konstatavusi, jog visos aptariamos sutartys neatitiko papildomo pelningumo sąlygos, ji galėjo padaryti išvadą, kad nė vienoje iš šių sutarčių nebuvo laikytasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijaus, ir neprivalėjo nagrinėti kitos kumuliacinės sąlygos, numatytos 2014 m. gairių 66 punkte.

306 Šiuo klausimu pirmiausia primintina, kad pagal jurisprudenciją priemonės pripažinimas valstybės pagalba negali priklausyti nuo subjektyvaus Komisijos vertinimo, todėl nenaudinga nagrinėti, ar ieškovių nurodyta ankstesnė Komisijos sprendimų priėmimo praktika yra suformuota (žr. šio sprendimo 284 ir 285 punktus).

307 Reikia išnagrinėti ieškovių kaltinimą, kad Komisija klaidingai neatsižvelgė į Po oro uosto valdytojo sprendimo sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį motyvus, atsižvelgiant į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų, išplaukiantį iš SESV 107 straipsnio 1 dalies.

308 Primintina, kad vertindama priemonę ir taikydama privataus investuotojo kriterijų Komisija privalo atsižvelgti į visas reikšmingas aplinkybes ir jos kontekstą (žr. 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-196/04, EU:T:2008:585, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

309 Nagrinėjamu atveju Komisija ginčijamo sprendimo 379 konstatuojamojoje dalyje konstatavo, kad hipotetinis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas, atsižvelgdamas į pelningumo perspektyvas, nebūtų linkęs įsigyti rinkodaros paslaugų, jeigu numatytų, kad, nepaisant teigiamo šių paslaugų poveikio atitinkamais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, dėl sutarčių patirtos papildomos sąnaudos viršytų papildomas pajamas (vertinant atnaujinta verte).

310 Nesant būtinumo nuspręsti dėl Komisijos teiginio, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės sudarytas susitarimas, lemiantis papildomų nuostolių, negali būti pripažįstamas atitinkančiu rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų, motyvuojant tuo, kad jis yra globalios oro uosto strategijos, kuri turėtų padaryti jį pelningą ilguoju laikotarpiu, dalis, dėl pirma išvardytų priežasčių bet kuriuo atveju konstatuotina, kad ieškovės nagrinėjamu atveju neįrodė, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai neatsižvelgė į ieškovių nurodytus vadinamuosius kokybinius ir strateginius pranašumus.

311 Pirma, ieškovės teigia, kad per administracinę procedūrą remdamasi, be kita ko, ekonomine ataskaita ir kai kuriais PBPPR pareiškimais Komisija turėjo atsižvelgti į tai, kad, kiek tai susiję su PBPPR, rinkodaros paslaugų sutarčių tikslas buvo supažindinti su Po oro uostu, be kita ko, šalių, esančių kituose *Ryanair* užtikrinamų oro maršrutų pusėse, visuomenę ir padidinti šio oro uosto žinomumą bei patrauklumą. Reklama regionų oro uostams yra būtina. PBPPR galėjo pagrįstai tikėtis, kad pagerės oro uosto įvaizdis ir galiausiai jo prekinė vertė jo savininkams.

312 Šiuo klausimu visų pirma konstatuotina, kad ginčijamame sprendime Komisija neginčijo naudingumo, netgi būtinumo, regionų oro uostams parengti rinkodaros strategiją.

313 Vis dėlto Komisija ginčijamame sprendime nusprendė, kad AMS rinkodaros paslaugos negalėjo ilguoju laikotarpiu pagerinti Po oro uosto įvaizdžio. Ieškovės nepateikė jokių įrodymų, kurie patvirtintų, kad šiuo klausimu Komisijos atliktoje analizėje būtų padaryta akivaizdi vertinimo klaida (žr. šio sprendimo 260–268, 289 ir 290 punktus).

314 Iš bylos medžiagos taip pat matyti, kad, kaip paaiškino Komisija, atskirose ekonominės ataskaitos vietose, kuriomis remiasi ieškovės, nepatikslinta, kokios rūšies AMS reklama galėjo lemti ilgalaikį poveikį, ir konkrečiai nenurodyta, ar AMS rinkodaros paslaugos, kurias įsigijo Po oro uosto valdytojas, galėjo daryti įtaką klientų elgesiui ir pagerinti minėto oro uosto įvaizdį ilgam laikui pasibaigus rinkodaros paslaugų sutarčių galiojimo laikotarpiui arba kiek tai susiję su kitais oro maršrutais nei tie, kuriais *Ryanair* skraidė iš Po oro uosto. Be to, kaip aiškina Komisija, tose ekonominės ataskaitos vietose, kitaip nei ginčijamame sprendime, neatsižvelgiama į tikslią šių sutarčių apimtį.

315 Taigi reikia atmesti ieškovių argumentą, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, susijusią su atsižvelgimu į norą rinkodaros paslaugų sutartimis pagerinti Po oro uosto įvaizdį, taigi, ir prekinę vertę.

316 Antra, ieškovės tvirtina, kad PBPPR galėjo tikėtis, jog rinkodaros paslaugų sutartys prisidės prie oro transporto bendrovių diversifikavimo Po oro uoste. Remdamosi ekonomine ataskaita jos nurodo, kad oro uosto, kuris reklamavo pats save, sėkmės įrodymas gali paskatinti kitas oro transporto bendroves įtraukti šį oro uostą į savo programą. Ieškovės pažymi, kad nors tuo metu, kai *Ryanair* pradėjo savo veiklą Po, oro uostu daugiausia naudojosi *Air France* ir jis buvo labai priklausomas nuo šios oro transporto bendrovės, šis vaidmuo laipsniškai sumažėjo dėl greitųjų traukinių linijų. Komerciniu požiūriu Po oro uostui būtų protinga tokius nenaudojamus pajėgumus suteikti oro transporto bendrovei, kuri padėtų jai tapti mažiau priklausoma nuo *Air France* grupės.

317 Vis dėlto konstatuotina, kad ieškovėms nepavyko įrodyti, jog AMS teikiamos rinkodaros paslaugos būtų leidusios rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje PBPPR veikiančiam ūkio subjektui pritraukti į Po oro uostą kitų oro transporto bendrovių. Visų pirma ginčijamo sprendimo 337–358 konstatuojamosiose dalyse Komisija konstatavo, kad vienintelė užtikrinta nauda, kurios toks valdytojas galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių, buvo keleivių skaičiaus padidėjimas *Ryanair* eksploatuojamuose maršrutuose. Tačiau ji nusprendė, kad bet kokia nauda, nesusijusi su šiais maršrutais, yra pernelyg neužtikrinta, kad į ją būtų galima atsižvelgti kiekybiškai. Ieškovės nepateikė jokių įrodymų, paneigiančių tokį Komisijos vertinimą.

318 Be to, kaip pagrįstai nurodė Komisija, nors noras pritraukti kitas oro transporto bendroves siekiant panaudoti nenaudojamus oro uosto pajėgumus gali būti ekonomiškai racionali strategija, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas nagrinėjamo atvejo aplinkybėmis reikalautų bent jau to, kad naujos oro transporto bendrovės atvykimas negeneruotų papildomų sąnaudų, viršijančių papildomas pajamas.

319 Atsakydama į dublike pateiktą ieškovių teiginį, kad platus tarptautinis *Ryanair* tinklas kompensuoja trūkstamą Po oro uosto pripažinimą užsienyje, Komisija aiškiai nurodė, kad keliautojai iš viso pasaulio gali į jį patekti su *Air France* per Paryžių (Prancūzija) ir kad *Ryanair* yra oro transporto bendrovė, kuri užtikrina tik tiesioginius maršrutus „iš taško į tašką“ ir nesiūlo skrydžių su persėdimu kitomis kryptimis.

320 Taigi reikia atmesti ieškovių kaltinimą, kad Komisija padarė akivaizdžių vertinimo klaidų, susijusių su pranašumu, kurį sudaro oro transporto bendrovių diversifikavimas Po oro uoste.

321 Trečia, ieškovės tvirtina, kad Komisija neišsakė pozicijos dėl to, ar rinkodaros paslaugų sutarčių tikslas buvo padidinti keleivių, atvykstančių iš kitų maršrutų pusių į Po (atvykstantys keleiviai), dalį vertinant bendrą keleivių skaičių – juos *Ryanair* įsipareigojo atvežti į Po oro uostą. Šios dalies padidėjimas vertinant bendrą *Ryanair* keleivių skaičių oro uoste nesusijęs su bendru keleivių skaičiaus padidėjimu.

Pirmasis padidėjimas susijęs su keleivių iš šio oro uosto pasiekiamumo zonos (išvykstantys keleiviai) ir į Po vykstančių keleivių iš kitų maršrutų pusių (atvykstantys keleiviai) pasidalijimu, o antrasis padidėjimas susijęs su absoliučiais skaičiais. Remiantis minėtomis sutartimis, tikslas padidinti „atvykstančių keleivių“ dalį užima svarbią vietą. Todėl, kadangi „atvykstantys keleiviai“ galėjo sugeneruoti didesnes su aviacija nesusijusias pajamas nei „išvykstantys keleiviai“, kilo grėsmė, kad Komisijos atliekama papildomo pelningumo analizė neįvertins su aviacija nesusijusių pajamų, kurių aptariamas oro uostas galėjo pagrįstai tikėtis iš šių sutarčių, lygio.

322 Komisija paaiškino, kad verčiau turėjo būti nagrinėjamas absoliutus „atvykstančių keleivių“ skaičius, o ne „atvykstančių keleivių“ dalis bendro keleivių skaičiaus atžvilgiu, nes šis kriterijus buvo svarbus ir *Ryanair*, ir PBPPR gaunamoms pajamoms dėl oro uosto rinkliavų, kurios iš dalies buvo grindžiamos keleivių skaičiumi, ir dėl su aviacija nesusijusių pajamų. Be to, ji nurodė, kad, priešingai nei „atvykstančių keleivių“ dalis bendro keleivių skaičiaus atžvilgiu, absoliutus „atvykstančių keleivių“ skaičius buvo ištiesusijęs su bendro keleivių skaičiaus padidėjimu, nes jis yra „atvykstančių keleivių“ ir „išvykstančių keleivių“ suma. Komisija taip pat paaiškino, kad rinkodaros paslaugų sutarčių poveikis absoliučiam atvykstančių keleivių skaičiui, kaip bendro keleivių skaičiaus pogrupiui, aptariamų maršrutų atveju buvo pagrindas vertinti pajamų srautus, gaunamus iš oro uosto rinkliavų ir su aviacija nesusijusių pajamų.

323 Ieškovės atsikerta, teigdamos, kad *Ryanair* ir Po oro uosto valdytojų interesai nėra tie patys, nes *Ryanair* užtikrina absoliutų keleivių skaičių ir gauna naudos ir iš „atvykstančių keleivių“, ir iš „išvykstančių keleivių“ vežimo, o oro uosto interesas yra užtikrinti, kad šis absoliutus skaičius apimtų kuo daugiau atvykstančių keleivių. Todėl Komisijos teiginys, kad absoliutus „atvykstančių keleivių“ skaičius susijęs su bendro keleivių skaičiaus padidėjimu, yra klaidingas apibendrinimas.

324 Darant prielaidą, kad absoliutaus keleivių skaičiaus ir „atvykstančių keleivių“ dalies santykis nėra būtinai nekintamas, konstatuotina, kad, kaip nurodė Komisija, ginčijamame sprendime ji atliko rinkodaros paslaugų sutarčių poveikio tikėtinoms papildomoms pajamoms analizę, siekdama taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų, su aviacija nesusijusių pajamų atveju remdamasi Po oro uosto istorinių pajamų trejų metų slankiaisiais vidurkiais, patikslintais atsižvelgiant į infliaciją, ir kaip pagrindą imdama kiekvieno skrydžio užpildymą 85 %, kuris buvo palankus ieškovėms (žr. ginčijamo sprendimo 401, 414 ir 415 konstatuojamąsias dalis).

325 Šiomis aplinkybėmis negali būti pagrįstai teigiama, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai atliko analizę bendro „atvykstančių keleivių“ skaičiaus pagrindu ir nepadarė patikslinimo atsižvelgiant į „atvykstančių keleivių“ ir „išvykstančių keleivių“ santykį, juo labiau kad pats Po oro uosto valdytojas nebuvo atlikęs būsimų su aviacija nesusijusių pajamų, kurių turėjo būti gauta dėl rinkodaros paslaugų sutarčių, *ex ante* vertinimo.

326 Taigi reikia atmesti ieškovių argumentus dėl naudos, susijusios su atvykstančių srautų padidėjimu.

327 Remiantis tuo, kas išdėstyta, reikia atmesti ieškovių argumentus dėl Po oro uosto sprendimo sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį motyvų atmetimo.

c) Dėl galimybės, kad dalis rinkodaros paslaugų galėjo būti įsigyta bendrojo intereso tikslais, atmetimo

328 Ieškovės teigia, kad Komisija klaidingai atmetė galimybę, jog dalis rinkodaros paslaugų buvo įsigyta bendrojo intereso tikslais. Jos kritikuoja ginčijamo sprendimo 324 konstatuojamojoje dalyje išreikštą Komisijos poziciją, kad viešasis subjektas negali nuspręsti, jog rinkodaros paslaugų įsigijimas, užtikrinantis konkrečiai apibrėžtos įmonės veiklos reklamą, priklauso paties viešojo subjekto užduotims skatinti plėtrą vietoje, ir taip apeiti SESV 107 straipsnio 1 dalį. Dėl tokios pozicijos neatsižvelgiama į tai, kad rinkodaros veiksmais, *Ryanair* interneto svetainėje vykdytais įgyvendinant

rinkodaros paslaugų sutartis, siekta reklamuoti Po regioną, o ne *Ryanair* oro transporto paslaugas. Be to, ši Komisijos pozicija nustato bendrą draudimą viešosios teisės subjektams pirkti rinkodaros paslaugas iš įmonių, kurios vietoje teikia kitas paslaugas, neatsižvelgiant į rinkodaros paslaugų turinį ir rinkos kainos taikymą.

329 Komisija atmeta ieškovių pateiktus argumentus.

330 Visų pirma konstatuotina, kad Komisija ginčijamo sprendimo 323 ir 324 konstatuojamosiose dalyse išanalizavo rinkodaros paslaugas, atsižvelgdama į Po oro uosto valdytojo, veikiančio kaip subjektas, kuriam pavesta vykdyti visuotinės svarbos uždavinį, poziciją. Komisija siekė išsiaiškinti, ar pripažįstant, kad Po oro uosto valdytojo elgesys turėjo būti vertinamas atsižvelgiant į jo kaip subjekto, kuriam pavesta vykdyti visuotinės svarbos uždavinį (nagrinėjamu atveju – Po ir jo regiono ekonominę plėtrą), vaidmenį, o ne į jo kaip Po oro uosto valdytojo statusą, aptariamos konkrečios rinkodaros paslaugos galėjo būti laikomos atitinkančiomis realius viešojo pirkėjo poreikius (ginčijamo sprendimo 315, 316 ir 322 konstatuojamosios dalys).

331 Šiomis aplinkybėmis Komisija ginčijamo sprendimo 323 konstatuojamojoje dalyje nusprendė, kad nors nebuvo galima atmesti galimybės, jog, įgyvendindami jiems pavestą uždavinį plėtoti Po regiono ekonomiką, PBPPR turi poreikį kreiptis į komercinius paslaugų teikėjus tam, kad būtų vykdomi teritoriją reklamuojantys veiksmai, AMS rinkodaros paslaugos vis dėlto susijusios su reklamos veikla, orientuota į konkrečiai apibrėžtą dviejų įmonių, būtent *Ryanair* ir Po oro uosto valdytojo, komercinę veiklą. Ginčijamo sprendimo 324 konstatuojamojoje dalyje ji pridūrė, kad leidimas subjektui, kuriam pavesta vietos ekonominė plėtra, įsigyti rinkodaros paslaugų, kuriomis iš esmės siekiama reklamuoti vietoje įsisteigusių įmonių prekes ar paslaugas, motyvuojant tuo, kad šiomis paslaugomis skatinama vietos ekonominė plėtra, o tokios priemonės nėra valstybės pagalba, reikštų, kad apeinama SESV 107 straipsnio 1 dalis. Tuo remdamasi Komisija ginčijamo sprendimo 325 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad Po oro uosto valdytojo įsigytos rinkodaros paslaugos negali būti laikomos atitinkančiomis realų poreikį.

332 Su ieškovių kritika, kad rinkodaros paslaugomis siekta reklamuoti regioną, o ne *Ryanair* oro transporto paslaugas, negali būti sutinkama. Iš šio sprendimo 165–170, 279 ir 280 punktų matyti, kad Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, jog įvairios rinkodaros paslaugų sutartys buvo glaudžiai susijusios su *Ryanair* teikiamomis oro transporto paslaugomis ir kad, būdamos skirtos visai ne tam, kad apskritai ir nediferencijuojant būtų užtikrintas didesnis Po ir jo regione apsilankančių turistų ir verslininkų skaičius, rinkodaros paslaugos buvo konkrečiai orientuotos į asmenis, galinčius naudotis rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytomis *Ryanair* oro transporto paslaugomis, o svarbiausias jų tikslas buvo reklamuoti tas paslaugas (žr., be kita ko, ginčijamo sprendimo 292–305 konstatuojamąsias dalis).

333 Šios išvados nepaneigia tai, kad regiono institucijos, susipažinusios su viena PBPPR studija, sužinojo apie lankytojų antplūdžio savo regione ekonominę naudą ir tai, kad viena iš šių rūmų užduočių yra regiono reklama. Be to, ieškovės nepateikė jokių kitų įrodymų, paneigiančių šią Komisijos išvadą.

334 Galiausiai negalima pritarti ieškovių argumentui, kad ginčijamo sprendimo 323 ir 324 konstatuojamosiose dalyse išreikšta Komisijos pozicija viešosios valdžios institucijoms nustato per platų draudimą įsigyti rinkodaros paslaugų. Iš tiesų minėtose konstatuojamosiose dalyse Komisijos iškelta problema buvo susijusi su tuo, kad viešojo subjekto įsigytos rinkodaros paslaugos galėjo būti panaudotos kaip instrumentas, kuriuo iš esmės siekiama reklamuoti *Ryanair* skrydžius į Po oro uostą. Taigi, priešingai, nei teigia ieškovės, Komisija neturėjo omenyje rinkodaros paslaugų įsigijimo iš bendrovės, kuri vietoje teikia kitas paslaugas, neatsižvelgdama į rinkodaros paslaugų turinį.

335 Taigi ieškovių argumentus reikia atmesti.

d) Dėl vertinimo sutarčių, sudarytų su AMS neatsižvelgus į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto – oro uosto savininko – požiūrį, kuris skiriasi nuo rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto, valdančio oro uostą, požiūrio

336 Ieškovės teigia, kad Komisija nepagrįstai neišnagrinėjo PBPPR ir mišriojo sindikato kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančių ūkio subjektų, turinčių skirtingų, nors ir glaudžiai susijusių interesų, būtent atitinkamai Po oro uosto valdytojo ir šio oro uosto savininko interesų. Analizuodama rinkodaros paslaugų sutartis ji visų pirma neįtraukė mišriojo sindikato, nors PBPPR privalėjo grąžinti jam oro uostą ir intelektinį turtą, įskaitant prekių ženklo įvaizdį, pagal netrukus turėjusią pasibaigti koncesijos sutartį (pabaiga buvo numatyta 2015 m. gruodžio 31 d.). Iš mišriojo sindikato pusės buvo logiška didesnę vertę skirti prekių ženklo įvaizdžiui ir ilgalaikei oro uosto vertei, tačiau PBPPR interesai buvo vertinami labiau atsižvelgiant į netrukus pasibaigsiančią koncesiją, net jeigu jie siekė maksimizuoti oro uosto vertę ir taip įrodyti savo kompetenciją tam, kad koncesija jai būtų suteikta pakartotinai.

337 Primintina, kad taikant privataus investuotojo kriterijų būtina komercinį sandorį vertinti kaip visumą. Vertindama aptariamas priemones Komisija privalo atsižvelgti į visas reikšmingas aplinkybes ir jų kontekstą (žr. 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-196/04, EU:T:2008:585, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją), įskaitant aplinkybes, susijusias su aptariamas priemones priėmusios institucijos ar institucijų situacija.

338 Nagrinėjamu atveju, net darant prielaidą, kad į PBPPR pareigą grąžinti oro uosto turtą puikios būklės įėjo Po oro uosto prekės ženklo įvaizdis, visų pirma konstatuotina, kad rinkodaros paslaugų sutartis sudarė tik jie, oro uosto valdytojas, o ne jo savininkas.

339 Be to, iš ginčijamo sprendimo matyti, kad rinkodaros paslaugų sutartys negalėjo turėti ilgalaikio poveikio Po oro uosto prekės ženklo įvaizdžiui ir matomumui joms pasibaigus (žr. ginčijamo sprendimo 345–353 konstatuojamąsias dalis) ir kad nė viena iš šių sutarčių neliko galioti po 2011 m. balandžio 1 d. Šiomis aplinkybėmis, kaip teisingai pažymėjo Komisija, šios sutartys negalėjo daryti tiesioginio poveikio mišriojo sindikato, kuris iki 2015 m. gruodžio 31 d. neturėjo perimti oro uosto, situacijai.

340 Remiantis tuo, darytina išvada, kad nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos Komisija galėjo taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų oro uosto paslaugų sutartims, nepriimdama sprendimo dėl mišriojo sindikato intereso, kad Po oro uostas jam būtų grąžintas 2015 m. gruodžio 31 d., t. y. praėjus daugiau nei ketveriems metams po rinkodaros paslaugų sutarčių pasibaigimo.

(Praleista)

f) Dėl per trumpo laikotarpio, kurį nustatė Komisija rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto analizės tikslu, taikymo

365 Ieškovės tvirtina, kad apsiribojusi kiekvienos iš aptariamų sutarčių galiojimo laikotarpiu Komisija, taikydama rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto kriterijų, rėmėsi per trumpu laikotarpiu.

366 Pirma, jos teigia, kad Komisijos požiūris prieštarauja didelių oro uostų, kurie dažnai neturi jokių įsipareigojimų iš oro transporto bendrovių pusės ir veikia remdamiesi bendromis komercinėmis sąlygomis, leidžiančiomis šioms bendrovėms savo veiklą oro uoste nutraukti nedelsiant, ekonominei realybei. Oro uostų verslo planai sudaromi keliems dešimtmečiams, o jų pajamų ir sąnaudų

prognozavimas grindžiamas protinga oro uosto pajėgumų analize be jokių sutartinių įsipareigojimų iš oro transporto bendrovių pusės. Tikėtina, kad trumpalaikiai verslo planai, grindžiami kiekvienos konkrečios sutarties galiojimo laikotarpiu, kaip siūlo Komisija, lemtų neigiamus rezultatus.

367 Antra, ieškovės tvirtina, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas nebūtų tikėjęsis atnaujinti aptariamų sutarčių pasibaigus jų galiojimui ir nebūtų ignoravęs to, kad mažų sąnaudų oro transporto bendrovės, pavyzdžiui, *Ryanair*, yra žinomos kaip vystančios savo veiklą labai dinamiškai. Viena vertus, racionaliai valdomi oro uostai įkvepia užmegzti su oro transporto bendrovėmis ilgalaikius komercinius ryšius, trunkančius gerokai ilgiau už pirminį susitarimą. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas yra pasirengęs prisiimti riziką ir sudaryti sutartis, kurios pradiniu laikotarpiu būtų deficitinės, tikėdamasis veiklos plėtros ir sutarties atnaujinimo. Bendrovei *Ryanair* įsipareigojimas atidaryti naują oro maršrutą yra tik rizika, pateisinama tikintis ilgalaikių komercinių santykių, o tai patvirtina oro uosto paslaugų sutarties specialios sąlygos. Kita vertus, dauguma oro uostų, kurie derasi su *Ryanair*, tikisi, kad jų komerciniai santykiai tęsis ir po to, kai baigs galioti pradinis susitarimas. Todėl įprastas komercinių *Ryanair* santykių su oro uostais pobūdis rodo, kad šie santykiai vystomi ilguoju laikotarpiu ir dažnai viršija penkerių metų laikotarpį. Be to, kadangi ieškovės ir PBPPR buvo sudarę kelias oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis (pirmoji pasirašyta 2003 m., o paskutinė – 2010 m.), rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas vėliausiai 2005 m. būtų preziumavęs, kad yra ilgalaikis komercinis bendradarbiavimas, viršijantis atitinkamų sutarčių pradinį galiojimo laikotarpį.

368 Komisija prašo atmesti ieškovių argumentus.

369 Iš jurisprudencijos (žr. šio sprendimo 140 punktą) matyti, kad reikia išnagrinėti, ar Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, kad rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje PBPPR veikiantis ūkio subjektas būtų įvertinęs interesą sudaryti kiekvieną iš aptariamų sutarčių, taikydamas laiko tarpą, apribotą aptariamų sutarčių galiojimo laikotarpio.

370 Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas savo veiksmais atsižvelgia į ilgalaikio pelningumo perspektyvas (1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-305/89, EU:C:1991:142, 20 punktas). Toks ūkio subjektas, norintis maksimizuoti savo pelną, yra pasirengęs prisiimti riziką, apskaičiuotą nustatant tinkamą atlygį, kurio tikisi už savo investiciją.

371 Nagrinėjamu atveju Komisija ginčijamame sprendime nusprendė, kad, vertindamas suinteresuotumą sudaryti oro uosto paslaugų sutartį arba rinkodaros paslaugų sutartį, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas kaip vertinimo laikotarpį būtų pasirinkęs atitinkamų sutarčių galiojimo laikotarpį (ginčijamo sprendimo 393 konstatuojamoji dalis). Ji taip pat nusprendė, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas nebūtų tikėjęsis, kad aptariamos sutartys, pasibaigus galiojimui, bus atnaujintos tokiomis pačiomis ar kitomis sąlygomis, juo labiau kad, kaip žinoma, pigių skrydžių bendrovės, pavyzdžiui, *Ryanair*, imasi labai dinamiškų veiklos pokyčių – pradeda skraidinti naujais oro maršrutais ar nutraukia skrydžius arba padidina ar sumažina jų skaičių. Todėl ji nusprendė, kad bet koks sutarčių atnaujinimas buvo tolima ir per daug neužtikrinta ateities perspektyva, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas ja galėtų grįsti racionalius ekonominius sprendimus (ginčijamo sprendimo 393 ir 394 konstatuojamosios dalys).

372 Be to, aišku, kad oro uosto paslaugų sutartys ir rinkodaros paslaugų sutartys buvo sudarytos apibrėžtiems laikotarpiams. Kaip nurodė Komisija, ir ieškovės tam neprieštaravo, taip pat aišku, kad tuo metu, kai su ieškovėmis buvo sudaryta kiekviena iš aptariamų sutarčių, PBPPR nebuvo patvirtinęs jokio verslo plano ir nebuvo atlikęs jokios papildomo pelningumo analizės, kurioje būtų įvertinti Po oro uosto ieškovių atžvilgiu prisiimti įsipareigojimai.

373 Šiomis aplinkybėmis Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas būtų įvertinęs sutarčių pelningumą sąnaudų ir pajamų, kurių tikimasi tų sutarčių galiojimo laikotarpiu, atžvilgiu.

374 Be to, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos Komisija galėjo nuspręsti, kad oro uosto valdytojui buvo labai sunku įvertinti tikimybę, ar oro transporto bendrovė norės ir toliau vykdyti skrydžius pasibaigus laikotarpiui, dėl kurio ji buvo įsipareigojusi oro uosto paslaugų sutartyje, žinant, kad oro transporto bendrovės, ypač mažų sąnaudų, yra pademonstravusios, jog maršrutų atidarymą ir uždarymą valdo labai dinamiškai (žr. ginčijamo sprendimo 355 ir 394 konstatuojamąsias dalis). Šiomis aplinkybėmis Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, kad rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje PBPPR veikiantis, įprastai atsargus ir rūpestingas ūkio subjektas nebūtų tikėjęsis *Ryanair* pageidavimo pratęsti skrydžius atitinkamu oro maršrutu pasibaigus sutarčiai.

375 Tai, kad 2003 m. sutartis ir 2005 m. RPS buvo sudarytos numatant galimybę pratęsti papildomiems penkerių metų laikotarpiams, savaime neleidžia daryti prielaidos (priešingai, nei teigia ieškovės), kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas sutarčių sudarymo metu jau būtų tikėjęsis, kad aptariamais oro maršrutais bus skraidoma ir toliau. Be to, pažymėtina, kad, kaip nurodė Komisija, ir ieškovės tam neprieštaravo, *Ryanair* santykinai paprastai galėjo nutraukti skrydžius numatytu maršrutu prieš pasibaigiant sutarčiai, sumokėdama baudas.

376 Tiesa, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis, įprastai atsargus ir rūpestingas ūkio subjektas gali būti nusiteikęs prisiimti komercinę riziką ir sudaryti susitarimą, kuris būtų deficitinis visą numatytą laikotarpį, realiai tikėdamasis atnaujinti sutartį ir taip ateityje gauti pelną, kuris kompensuotų šiuos nuostolius. Toks elgesys, kuriuo siekiama ilgalaikio pelningumo, gali atitikti ekonomiškai racionalią strategiją. Vis dėlto iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo nuspręsti, jog toks ūkio subjektas nagrinėjamu atveju nebūtų tikėjęsis, kad pasibaigusi sutartis bus atnaujinta. Be to, primintina, kad ieškovėms nepavyko įrodyti, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai nusprendė, kad rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje PBPPR veikiantis ūkio subjektas būtų priėjęs išvadą, kad, be galimo teigiamo rinkodaros paslaugų efekto atitinkamose sutartyse nurodytais maršrutais vykstančių keleivių skaičiui skrydžių vykdymo šiais oro maršrutais laikotarpiu, kita galima ilgalaikė nauda būtų buvusi pernelyg neužtikrinta, kad į ją būtų galima atsižvelgti kiekybiškai (žr. šio sprendimo 260–270, 276 ir 290 punktus).

377 Dėl to, kad ieškovės ir PBPPR laikotarpiu nuo 2003 iki 2010 m. sudarė nemažai sutarčių ir jų pakeitimų, pažymėtina, kad jie visi buvo sudaryti apibrėžtam laikotarpiui, visų pirma kai jie būdavo skiriami naujiems oro maršrutams atidaryti. Šiomis aplinkybėmis Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo nuspręsti, kad rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje PBPPR veikiantis ūkio subjektas nebūtų tikėjęsis *Ryanair* pageidavimo pratęsti skrydžius maršrutu pasibaigus atitinkamai sutarčiai ar jos pakeitimui.

378 Galiausiai aplinkybės, kurias *Ryanair* nurodė, siekdama įrodyti, kad jos ir oro uostų, kuriuose ji vykdo veiklą, vidutinė komercinių santykių trukmė viršija penkerius metus, neleidžia nustatyti, kaip ilgai bus skraidoma oro maršrutais iš Po oro uosto ir į jį. Kaip teisingai paaiškino Komisija, bendra *Ryanair* ir minėtų oro uostų komercinių santykių trukmė negarantuoja kitų konkrečių maršrutų tęstinumo. Be to, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto veiksmai turi būti vertinami, kai jo situacija kiek įmanoma panašesnė į Po oro uosto valdytojo situaciją. Kaip teisingai pažymėjo Komisija, tai, ar *Ryanair* toliau vykdys veiklą oro uoste, priklausys nuo specifinės atitinkamo oro uosto situacijos ir konkrečių jame siūlomų sąlygų.

379 Be to, bendrovės *Ryanair* pateikti įrodymai dėl jos komercinių santykių su oro uostais, kuriuose ji vykdo veiklą, vidutinės trukmės nepaneigia Komisijos išvados, kad mažų sąnaudų oro transporto bendrovės yra žinomos kaip vystančios savo veiklą dinamiškai tiek atidarydamos ar uždarydamos oro maršrutus, tiek padidindamos ar sumažindamos skrydžių skaičių. Šie įrodymai daugių daugiausia leidžia nustatyti tam tikrų konkrečių maršrutų tęstinumą.

380 Taigi reikia atmesti ieškovių argumentą, kuriuo Komisija kaltinama tuo, kad atlikdama papildomo pelningumo analizę nagrinėjimą laiko atžvilgiu apribojo sutarčių galiojimo laikotarpiu.

g) Dėl to, kad Komisija klaidingai pagrindė savo vertinimą oro maršrutais, kurie yra aptariamų sutarčių dalykas

381 Ieškovės teigia, kad Komisija klaidingai pagrindė savo vertinimą tik oro maršrutais, kurie yra aptariamų sutarčių dalykas.

382 Jos tvirtina, kad *Ryanair* iš tiesų padidino 2003 m. buvusių oro maršrutų skaičių iki trijų maršrutų 2008 m., atsižvelgiant į pagrįstus lūkesčius, kurių galėjo turėti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas ankstesniais metais. Ši perspektyva taip pat atsispindi 2003 m. sutartyje ir 2005 m. RPS bendrovės *Ryanair* prisiimtame įsipareigojime plėtoti maršrutus ir didinti skrydžių skaičių. Be to, veiklos plėtra Po atitinka bendrą *Ryanair* veiklos padidėjimą kituose Prancūzijos oro uostuose. Todėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas būtų nusprendęs, kad labai tikėtina, jog *Ryanair* maršrutų skaičius ir skrydžių dažnis nuo dabar iki šių pirmųjų penkerių metų pabaigos padidės.

383 Komisija prašo atmesti ieškovių argumentus.

384 Iš jurisprudencijos (žr. šio sprendimo 140 punktą) matyti, kad reikia išnagrinėti, ar atlikdama papildomo pelningumo analizę Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, kad rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje Po oro uosto valdytojo veikiantis ūkio subjektas būtų įvertinęs interesą sudaryti aptariamas sutartis, atsižvelgdamas tik į oro maršrutus, kurie yra šių sutarčių dalykas.

385 Visų pirma konstatuotina, kad yra aišku, jog Komisija savo pačios atliktą papildomo pelningumo analizę pagrindė oro maršrutais, nurodytais aptariamose sutartyse ir jų pakeitimuose.

386 Pažymėtina, kad, kaip nurodė Komisija, o ieškovės tam neprieštaravo, nors kai kuriose sutartyse buvo paminėti kiti maršrutai nei tie, kuriems taikytos aptariamos sutartys, šios sąlygos visuomet būdavo įtrauktos į maksimalių pastangų sąlygą.

387 Komisija taip pat paaiškino, o ieškovės tam neprieštaravo, kad naujų oro maršrutų atidarymas visuomet būdavo susijęs su naujų sutarčių sudarymu, o PBPPR atveju – su naujais didesniais mokėjimais už rinkodaros paslaugas, todėl negalėjo būti siejamas su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto viltimi, kad dėl to padidės Po oro uosto pelningumas.

388 Be to, primintina, kad bendrovės *Ryanair* pateikti įrodymai, rodantys, jog daug oro uostų, kuriuose ji veikia Prancūzijoje, leidžia užtikrinti kelis oro maršrutus, negali būti lemiami, nes rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ūkio subjekto elgesys turi būti vertinamas, kai jo situacija kiek įmanoma panašesnė į Po oro uosto valdytojo situaciją.

389 Dėl ieškovių argumento, kad Komisija neatsižvelgė į naudingą masto ekonomijos poveikį, kurį lemia keleivių skaičiaus padidėjimas, Po oro uosto papildomoms sąnaudoms ir su aviacija nesusijusioms pajamoms, pažymėtina, kad Komisija nurodė, o ieškovės tam neprieštaravo, kad Prancūzijos valdžios institucijos nei paminėjo masto ekonomijos, nei bandė ją įvertinti kiekybiškai, kad prieš sudarant sutartis Po oro uostas nebuvo patvirtinęs jokio verslo plano ir kad masto ekonomiją šiame oro uoste lėmė iš esmės *Air France* veikla. Ieškovių pateikti įrodymai, susiję su masto ekonomijos padidėjimu atsižvelgiant į keleivių skaičiaus padidėjimą ir oro uosto dydį, nepaneigia Komisijos pateiktų paaiškinimų. Be to, kaip teisingai nurodo Komisija, vien to, kad sutarties sudarymas gali oro uoste padidinti keleivių skaičių, savaime nepakanka tam, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas sutiktų su tokia išvada, nesvarbu, kokios būtų su ja susijusios sąlygos.

390 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo nuspręsti, kad apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas PBPPR situacijoje nebūtų pelningumo vertinimo grindęs galimo papildomo oro maršruto perspektyva.

h) Dėl to, kad Komisija suklydo, kai neatsižvelgė į Po oro uosto dėl santykių su „Ryanair“ gautą didesnę naudą

391 Ieškovės mano, kad Komisija savo atliktoje papildomo pelningumo analizėje nepagrįstai neatsižvelgė į teigiamą tinklo poveikį, kurio rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas galėjo tikėtis iš *Ryanair* veiklos Po oro uoste, ir į ilgalaikį AMS rinkodaros paslaugų efektą. Didesnis Po oro uosto naudotojų skaičius, kurį lemia *Ryanair* buvimas, didina šio oro uosto patrauklumą ir atveria galimybes atidaryti naujus maršrutus, taip pat atvykti kitoms oro transporto bendrovėms ir prekybininkams.

392 Pažymėtina, kad, kaip nurodė Komisija, tinklo išorės veiksnių sąvoka, kuria remiasi ieškovės, susijusi su didesnio keleivių skaičiaus perspektyva.

393 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo nuspręsti, kad apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis vietoje PBPPR veikiantis ūkio subjektas nesitikėtų, jog komerciniai santykiai su *Ryanair* išsiplės taip, kad apims daugiau nei skrydžių vykdymą atitinkamose sutartyse nurodytais oro maršrutais. Todėl reikia pripažinti, kad įprastai atsargus ir rūpestingas ūkio subjektas, veikiantis kaip oro uosto valdytojas, nebūtų atlikęs pajamų ir sąnaudų skaičiavimų, remdamasis didesniu keleivių skaičiumi dėl padidėjusio skrydžių dažnio esamais oro maršrutais arba dėl bendrovės *Ryanair* atidarytų papildomų maršrutų.

394 Lygiai taip pat racionalus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis ūkio subjektas nesitikėtų kitų oro transporto bendrovių ar prekybininkų atvykimo į atitinkamą oro uostą pasibaigus su *Ryanair* sudarytoms sutartims ir jų pakeitimams.

395 Šiomis aplinkybėmis Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai neatsižvelgė į pernelyg neužtikrintą tinklo poveikį.

396 Taigi trečiasis ieškinio pagrindas turi būti atmestas.

D. Dėl ieškinio ketvirtojo pagrindo, grindžiamo SESV 107 straipsnio 1 dalies pažeidimu, nes Komisija nenustatė, kad atrankumo sąlyga įvykdyta

397 Remdamosi 2014 m. rugsėjo 9 d. Sprendimu *Hansestadt Lübeck / Komisija* (T-461/12, EU:T:2014:758) ieškovės tvirtina, kad Komisija nenustatė, kad jos įgijo atrankųjį pranašumą, nes sutartinės priemonės nebūtinai visos yra atrankiosios. Jų teigimu, Komisija visų pirma nepatikrino, ar tie patys pranašumai nebuvo siūlomi kitiems esamiems ar potencialiems Po oro uosto naudotojams.

398 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį draudžiama pagalba, kuri „palaik[o] tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą“, t. y. atrankinio pobūdžio pagalba (2015 m. sausio 14 d. Sprendimo *Eventech*, C-518/13, EU:C:2015:9, 54 punktas).

399 Taip pat primintina, kad atrankumo reikalavimas, išplaukiantis iš SESV 107 straipsnio 1 dalies, turi būti aiškiai atskirtas nuo tuo pačiu metu vykstančio ekonominio pranašumo nustatymo, nes nustačiusi, kad esama pranašumo plačiąja prasme, tiesiogiai ar netiesiogiai išplaukiančio iš konkrečios priemonės, Komisija dar turi įrodyti, kad šis pranašumas suteikiamas išimtinai vienai ar kelioms įmonėms. Tam Komisija visų pirma privalo įrodyti, kad ši priemonė lemia skirtingą požiūrį į įmones, kurių padėtis, atsižvelgiant į siekiamą tikslą, yra panaši. Taigi reikia, kad pranašumas būtų suteikiamas atrankiai ir kad dėl jo tam tikros įmonės galėtų atsidurti palankesnėje situacijoje, palyginti su kitomis (2015 m. birželio 4 d. Sprendimo *Komisija / MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 59 punktas ir 2016 m. birželio 30 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-270/15 P, EU:C:2016:489, 48 punktas).

400 Vis dėlto reikia pažymėti, kad atrankumo reikalavimas skiriasi, atsižvelgiant į tai, ar atitinkama priemonė yra numatyta kaip bendra pagalbos schema, ar kaip individuali pagalba. Pastaruoju atveju nustačius ekonominį pranašumą iš principo galima preziumuoti jo atrankumą. Vis dėlto nagrinėjant bendrą pagalbos schemą būtina nustatyti, ar aptariama priemone, neatsižvelgiant į išvadą, kad šia priemone suteikiamas bendro pobūdžio pranašumas, jis suteikiamas tik tam tikroms įmonėms arba tam tikriems veiklos sektoriams (šiuo klausimu žr. 2015 m. birželio 4 d. Sprendimo *Komisija / MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 60 punktą ir 2016 m. birželio 30 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-270/15 P, EU:C:2016:489, 49 punktą).

401 Nagrinėjamu atveju manytina, kad aptariamose sutartyse, kurios nagrinėjamos ginčijamame sprendime, numatyta individuali pagalba.

402 Ginčijamo sprendimo 432 konstatuojamojoje dalyje Komisija konstatavo, kad ieškovėms suteiktas pranašumas yra atrankusis, nes jį lemia konkrečios su *Ryanair* arba AMS sudarytų sutarčių nuostatos.

403 Šiai išvadai reikia pritarti. Oro uosto paslaugų sutartyse ir atitinkamose rinkodaros paslaugų sutartyse, kurios turi būti nagrinėjamos kaip viena priemonė (žr. šio sprendimo 165–174 punktus, visų pirma 172 punktą), yra šalių individualiai sutartų sąlygų. Jose nurodyti, viena vertus, oro maršrutai, kuriuos turi užtikrinti *Ryanair*, ir oro uosto paslaugos, kurias PBPPR turi teikti bendrovei *Ryanair*, ir, kita vertus, rinkodaros paslaugos, kurias AMS įsipareigoja teikti Po oro uostui. Jose išsamiai nustatytos oro uosto rinkliavos ir atlygis už rinkodaros paslaugas, kuriuos mokės ieškovės ir PBPPR. Konkrečiai kalbant, iš ginčijamo sprendimo matyti, kad atlygis už rinkodaros paslaugas, kurį suderėjo PBPPR ir ieškovės, sudarė esminę papildomų sąnaudų dalį, taigi buvo svarbus veiksnys, prisidedantis prie numatomo neigiamo papildomo srauto (pajamos minus išlaidos), kuris yra pranašumas ieškovių naudai (žr. ginčijamo sprendimo 416 ir 417 punktus ir 7–11 lenteles). Nors nustatytos oro uosto rinkliavos iš esmės taikomos visoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojasi Po oro uostu, atlygis už rinkodaros paslaugas buvo taikomas tik PBPPR ir ieškovių santykiuose.

404 Kadangi šiomis aplinkybėmis aptariamose sutartyse yra sąlygų, specialiai nustatytų santykiams tarp Po oro uosto ir ieškovių bei suteikiančių pastarosioms pranašumą, šios sąlygos yra atrankaus pobūdžio.

405 Taip pat nereikia patikrinti, ar aptariamomis sutartimis ieškovėms suteikiama pranašumų, palyginti su kitais ūkio subjektais, kurių faktinė ir teisinė padėtis panaši (šiuo klausimu žr. 2015 m. vasario 26 d. Sprendimo *Orange / Komisija*, T-385/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:117, 52 punktą).

406 Gavėjo palyginimo su kitais ūkio subjektais, kurių faktinė ir teisinė padėtis yra panaši, kiek tai susiję su priemonės siekiamu tikslu, kriterijaus kilmė ir pagrindimas susiję su potencialiai bendro taikymo priemonių atrankaus pobūdžio vertinimu. Todėl toks kriterijus nėra svarbus, kai, kaip nagrinėjamu atveju, reikia įvertinti *ad hoc* priemonės, kuri susijusi tik su viena įmone ir kuria siekiama pakeisti tam tikrus jai tenkančius specifinius konkurencinius įsipareigojimus, atrankųjį pobūdį (2016 m. spalio 26 d. Sprendimo *Orange / Komisija*, C-211/15 P, EU:C:2016:798, 53 ir 54 punktai ir 2015 m. vasario 26 d. Sprendimo *Orange / Komisija*, T-385/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:117, 53 punktas).

407 Dėl 2014 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Hansestadt Lübeck / Komisija* (T-461/12, EU:T:2014:758) pažymėtina, kad nagrinėjamu atveju jis nesvarbus, nes buvo susijęs su visiems ūkio subjektams taikyta priemone, kurios atrankumo nagrinėjimas turėjo būti atliekamas pagal apibrėžtą teisinę tvarką, siekiant įvertinti, ar tomis aplinkybėmis ta priemonė suteikė pranašumą tam tikroms įmonėms, palyginti su kitomis, kurių faktinė ir teisinė padėtis, atsižvelgiant į šia tvarka siekiamą tikslą, yra panaši (2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, 53 ir 54 punktai), o nagrinėjamoje byloje taip nėra, atsižvelgiant, be kita ko, į atlygį už rinkodaros paslaugas, dėl kurio Po oro uostas ir ieškovės, remdamiesi AMS kainų lentele, sutarė atskirai.

408 Remiantis tuo, darytina išvada, kad ieškinio ketvirtasis pagrindas turi būti atmestas – kaip ir visas ieškinys.

409 Taigi reikia atmesti visą ieškinį ir nereikia priimti sprendimo dėl ieškovių prašymo taikyti organizavimo priemones tiek, kiek jis susijęs su kitomis priemonėmis nei tos, dėl kurių jau buvo nuspręsta.

IV. Dėl bylinėjimosi išlaidų

410 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jeigu laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi ieškovės pralaimėjo bylą, jos turi padengti savo ir Komisijos bylinėjimosi išlaidas pagal šios pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

1. **Atmesti ieškinį.**

2. ***Ryanair DAC* ir *Airport Marketing Services Ltd* padengia savo ir Europos Komisijos patirtas bylinėjimosi išlaidas.**

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Paskelbtas 2018 m. gruodžio 13 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

(Praleista)